

ISSN 0321-4249

06
9 770321 424045 >

www.zr.ru



ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

ИЮНЬ – НАЧАЛО ЛЕТА. КАК МЫ ЖДЕМ ПРИХОДА ЭТОЙ ЛУЧШЕЙ ПОРЫ ГОДА, КАК ГОТОВИМСЯ К НЕЙ! ДАЖЕ САМЫЕ ОСТОРОЖНЫЕ ВОДИТЕЛИ НЕ УСИДЯТ ТЕПЕРЬ ДОМА... К ПРИВЫЧНЫМ ПОЕЗДКАМ ОБЯЗАТЕЛЬНО ДОБАВЯТСЯ ДАЛЬНИЕ ЗАГОРОДНЫЕ ВОЯЖИ, УВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ ПУТЕШЕСТВИЯ. ЖЕЛАЮ ВСЕМ НАШИМ ЧИТАТЕЛЯМ СЧАСТЛИВЫХ ДОРОГ, УСПЕХОВ И УДАЧ ЗА РУЛЕМ – НИКОГДА НЕ «ЗАКИПАТЬ» НИ В ПРОБКАХ, НИ В ГОРЯЧИХ СПОРАХ, ПУСТЬ ВОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЯ ДОСТАВЛЯЕТ ВАМ ТОЛЬКО УДОВОЛЬСТВИЕ!

И ОДНА БОЛЬШАЯ ПРОСЬБА: ПРИСТЕГИВАЙТЕ РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ, ЧТОБЫ НЕ ИСПОРТИТЬ СЕБЕ И ДРУГИМ ЧУДЕСНОЕ ЛЕТО.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР П. МЕНЬШИХ

В АПРЕЛЕ СТРАНИЦУ «ЗА РУЛЕМ» В ИНТЕРНЕТЕ ПОСЕТИЛО 245 646 ЧЕЛОВЕК.

В первую среду каждого месяца с 10 до 19 часов вы можете обратиться в редакцию через Интернет (http://www.zr.ru) или по телефону (095) 207-10-58 и в тот же день получить ответ. Ждем ваших сообщений.

ТАИНСТВЕННЫЙ X90

Говорят, со следующего года «Автофрамос» начнет выпускать автомобиль «Рено» ценой 5000 долларов. Хотелось бы узнать о нем подробнее.

СЕРГЕЙ

«За рулем» внимательно следит за реализацией этого проекта и будет подробно информировать о нем читателей. В этом месяце наш корреспондент отправляется во Францию, где посетит технопарк «Рено» для первой встречи с таинственной незнакомкой. Одновременно мы договорились о контактах с компетентными лицами из «Автофрамоса», от которых также рассчитываем получить информацию о машине. Так что надеемся в № 7 «За рулем» снять завесу секретности с X90. Планируем также рассказать о самом производстве в Москве, где идет монтаж оборудования. По нашим сведениям, выпуск автомобиля начнется к середине будущего года и до конца его не превысит 20 тысяч. «За рулем» купит одну из первых товарных машин X90 для редакционных испытаний, о которых будет рассказывать на своих страницах. Что касается цены, то называлась разная. Хорошо, если автомобиль не будет дороже ВАЗ-2110.

ПАСПОРТ ДЛЯ СКУТЕРА

Слышал, что столичные власти готовят проект московского закона, который обяжет всех водителей скутеров получать «права» и регистрировать скутеры в ГАИ. Законно ли это?

НИКОЛАЙ
(вопрос по телефону 6.05)

Московские власти действительно проявили такую инициативу и собираются с 1 января 2005 года ввести собственные «Правила допуска водителей мопедов к участию в дорожном движении в г. Москве». Причины этого понятны: в последнее время на донельзя загруженных улицах Москвы появляется все больше скутеров, мопедов со всеми вытекающими для дорожного движения последствиями. И это проблема не только Москвы – всех российских городов-миллионеров. Но прежде чем выпускать такой нормативный акт, надо многое решить. А это, похоже, как всегда у нас забывают. Потом разводят руками. Скажем, как обязать владельцев скутеров получить «специальные регистрационные знаки»? Никаких документов, подтверждающих право собственности на этот механизм, у них, как правило, нет (не считать же таким чек из магазина?), да и вообще, не существует понятия «ПТС на мопед». Очевидно, потребуется вносить какие-то изменения в ПДД. Словом, пока все это не будет решено, принимать новый нормативный акт никак нельзя. И вряд ли его разработчики смогут уложиться в трехмесячный срок, установленный для этого Юрием Лужковым. Если же примут сырой документ, сразу появятся судебные претензии со стороны участников движения. Лучше обойтись без этого.

VIN ПОМОЖЕТ

Не могли бы вы уточнить, на каких заводах сейчас выпускают вазовские автомобили и как их отличить?

Zee. БАКУ

По последним данным, на самом ВАЗе сейчас производят ВАЗ-2105 и 2107, 21099, «самары-2» (ВАЗ-2114 и 2115), старую «Ниву», а также «десятое» семейство. Две модели Волжского автозавода ныне собирают на «Ижмаше», это ВАЗ-2106 и 2104. В Сызрани на предприятии «РосЛада» выпускают ВАЗ-2107.

Определить, где сделан автомобиль, помогут первые три позиции идентификационного номера VIN: XTA – сборка ВАЗ, X7D – «РосЛада», XTK – «Ижмаш».

НАДЕЖДА, ЧТО УСЛЫШАТ

Как вы относитесь к акции протеста, организованной радиостанцией «Серебряный дождь» в последних числах апреля?

МИХАИЛ

Думаю, подобного рода протест – это надежда быть услышанным, ожидание перемен к лучшему. Еще лет двадцать назад такое было у нас просто невозможно. Сегодня ситуация резко изменилась: появилась не только возможность высказываться, но и уверенность, что твои личные действия способны что-то изменить! Каждое средство массовой информации ныне ищет свой способ повлиять на ситуацию в стране, в том числе и в сфере автомобильной жизни, которая охватывает огромный пласт населения. Мы со своей стороны стараемся укреплять проснувшуюся в людях веру в справедливость конкретными действиями, будь то злободневные статьи или организованные акции. В частности, к июльскому номеру планируем подготовить предложение, навеянное проводимыми во Франции Днями вежливости. Копировать французов мы не собираемся – у нас есть собственные идеи на сей счет. Надеемся, наши читатели их поддержат.







АКТУАЛЬНО



ТЕХНИКА

АВТОМОБИЛИ НОМЕРА









СААБ ЛЕТИТ НА БЕЗДОРОЖЬЕ



SAAB 9-7X

- Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x4155 см^3; мощность – 205 кВт/279 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 372 Н·м при 3600 об/мин.
- Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2870 мм; длина – 4912 мм; объем багажника – 1161/2268 л. Колеса – 255/55R18.
- Максимальная скорость – 191 км/ч; разгон до 100 км/ч – 8,9 с. Расход топлива (циклы EPA город/шоссе) – 15,6/11,2 л/100 км.

Нынче вседорожники стали делать фирмы, ранее вовсе не интересовавшиеся такими машинами. Вот и СААБ представил на автошоу в Нью-Йорке «паркетник» модели 9-7X. Почти пятиметровый полноприводный автомобиль оснащают рядной «шестеркой», хотя под капотом предусмотрено место и для 5,3-литрового восьмицилиндрового агрегата мощностью 224 кВт/305 л. с.

Как и другие автомобили фирмы, СААБ 9-7X укладывается в концепцию «автомобиль для водителя»: оснащен кропотливо настроенными независимыми подвесками спереди и сзади. Собирать машину начнут в январе 2005 года на заводе «Джи-Эм» в штате Огайо. Цена для американских покупателей – от 37 до 45 тыс. долларов.

Конечно, автомобиль напичкан системами безопасности. Специальные датчики, например, распознают параметры ездоков на каждом сиденье и, предчувствуя степень опасности, управляют натяжителями ремней и двухступенчатыми надувными подушками.

В стандартном оснащении СААБ 9-7X – фаркоп, к которому можно присоединить прицеп массой до трех тонн. Чтобы возить такой по России, придется открывать в «правах» категорию «Е».

ПРЕМЬЕРА НА ДОНУ

Главный автосалон юга России «Автоформула» в Ростове-на-Дону на этот раз порадовал новинками. Его главной премьерой стала «Хёндэ-Соната EF» , к сборке которой приступил ТагАЗ. «Иж-Авто» показал «Оду»-универсал, полноприводный хэтчбек, а также пикап ИЖ-27171 4x4. Еще один завод – нижегородский «Рида» представил бронированные вседорожники на базе «Шевроле», «Мерседеса», «Ниссана» и «Тойоты». И это не все. «Скания-Питер» привез свои автобусы, а зеленоградский «Вольво» – грузовики. Для меломанов на выставке устроили «Формулу автозвука» – обладатели аудиосистем состязались даже в категории «бас-экстрим».



АВТОМОБИЛЬНЫЙ СУПЕРМАРКЕТ

В канун открытия Московского международного автошоу столицу ожидает большое событие – открытие на юге столицы крупнейшего в мире «супермаркета автомобилей». На территории в 3,5 га строится комплекс зданий (общая площадь – 130 тыс. м²), где одновременно разместятся несколько десятков постоянно действующих салонов, 500 магазинов запчастей и аксессуаров – своего рода выставка-продажа «нон-стоп». Новый комплекс может стать центром автомобильной торговли не только Москвы, но и всей России.

МОСКОВСКИЙ «КОНТИНЕНТАЛЬ»



Реализуется совместный проект немецкого концерна «Континенталь» с МШЗ. В обновленном корпусе СП «Московский шинный завод «Континенталь» установлено новейшее импортное оборудование, на котором уже летом выпустят первую пробную продукцию. К концу года здесь должны освоить несколько моделей летних и зимних шин таких брэндов, как «Барум», «Гиславед», «Континенталь», причем и в самых распространенных отечественных типоразмерах. Цены же, разумеется, ниже импортных аналогов. В ближайших планах – 3 млн. покрышек в год. Контроль производства и качества продукции (в том числе и состав резиновой смеси) – за немецкой стороной. Она же займется и сбытом продукции.

ВРЕМЯ, ВПЕРЕД!



На дворе 2004-й, а компания «Форд» уже представила модель 2006-го – «Линкольн-Зефир».

Пятиместный седан так называемого премиум-класса, как пишут в пресс-релизе, среднеразмерный. Кстати, он и самый легкий из «линкольнов». Кроме того, «Зефир» имеет переднеприводную компоновку, а в более отдаленном, чем 2005 год, будущем получит и полноприводную версию.

Под капотом примостился шестицилиндровый 3-литровый мотор «Дюратек» с регулировкой фаз газораспределения и «электронной» дроссельной заслонкой. Коробка передач, конечно, автоматическая, шестиступенчатая с системой адаптации к стилю вождения. Постепенно агрегат начинает оптимально выбирать передачу в соответствии с темпераментом водителя.

Безопасность обитателей «Зефира» обеспечивают прочная ячейка салона и деформируемые зоны, максимально поглощающие энергию. Кроме того, в салоне трудно найти место, где бы ни спрятали одну из подушек безопасности: они и спереди, и сбоку, и сверху. Но еще до столкновения умные системы предупредят водителя о падении давления в шинах, натянут ремни, не дадут колесам сорваться в скольжение.



LINCOLN ZEPHYR

- Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x2967 см³. Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 4-дверный.
- Остальные данные будут опубликованы ближе к началу производства автомобиля.

КОРОТКО

- **В ГТК России прошла встреча крупнейших импортеров и руководителей представительств компаний-производителей («Фольксваген Груп», «Форд», «Даймлер-Крайслер», «Рено» и др.). В первом квартале этого года в Россию ввезено на 17% легковых автомобилей больше, чем за три месяца прошлого года. Таможенники и дилеры договорились создать единую нормативную базу, регламентирующую всю деятельность импортеров автомобилей и запасных частей к ним.**

- **На Бирмингемском автосалоне показали «Рено-Модюс» (Modus), засвеченный в Женеве в качестве концепта. Автомобиль, позиционируемый между «Клио» и «Меганом», должен поступить в продажу не позднее сентября.**



- **«АвтоТОР» выпустил первую партию новых БМВ пятой серии и приступает к серийному производству. В 2002-м «пятерка» была самой популярной в России баварской моделью, но в минувшем уступила первенство «трешке».**

- **В первом квартале на дорогах России зарегистрировано 33 290 ДТП, в которых погибли 5267 человек и 38 855 ранены. Число аварий в сравнении с аналогичным периодом прошлого года увеличилось на 8,4%, раненых – на 10%, погибших – на 6,7%.**

ГДЕ ПРОИСХОДЯТ АВАРИИ В РОССИИ



БЕЗ ТО – ПРОЩАЙСЯ С НОМЕРАМИ

ГИБДД получила законное право эвакуировать автомобили на штрафстоянки и снимать с них номера. Соответствующий приказ МВД России вступил в силу в конце апреля. На штрафстоянку авто могут отправить, когда причины задержания нельзя устранить на месте (статья 27.13 КоАП РФ). Это – неисправные тормоза, руль или сцепление, отсутствие у водителя документов на автомобиль, «прав», полиса ОСАГО, а также управление ТС в нетрезвом состоянии или отказ от медэкспертизы. А отобрать номера ГАИ вправе, если не пройден техосмотр и при некоторых неисправностях тормозов и рулевого управления. В таких случаях инспектор составляет протокол, который даст право (если машину не эвакуировали) ездить один день. Номера вернут лишь после устранения причины задержания, причем в том отделе ГИБДД, где автомобиль зарегистрирован. Подробнее обо всем этом в одном из ближайших номеров.



БИВАЛЕНТНЫЙ «ОПЕЛЬ»

Одной из немногих мировых премьер Лейпцигского автосалона стал газовый «Опель-Комбо Тур 1,6 CNG». Последние три буквы как раз и означают «сжатый природный газ» – все более популярный в Европе из-за относительной дешевизны: литр жидкого топлива стоит около 1 евро, а эквивалентное количество метана – лишь 68 центов.

Сеть газонаполнительных станций постоянно растет, но на всякий случай есть в таких машинах и небольшой (в данном случае 14 л) бензобак. Главное же при конструировании так называемых «бивалентных» автомобилей – удачно найти место для газовых баллонов, чтобы не ущемить пассажиров и их багаж. В «Комбо Туре» баллоны на 110 л разместили под полом, так что никто не пострадал. Запас «газового хода» составляет 400 км и еще 150 км можно проехать на бензине.

В итоге – 30% экономии на топливе по сравнению с дизельной версией и 50% – с бензиновой. Кроме того, местный «газпром» пока дотирует приобретение подобных автомобилей суммой 1300 евро, поэтому они обходятся не дороже обычных. Кроме того, правительство обещает полное освобождение «газенвагенов» от транспортного налога до 2020 года!

Сжиженный пропан-бутан непопулярен в Европе – он почти не дает экономии. Кроме того, такие автомобили не пускают в закрытые паркинги, поскольку этот газ тяжелее воздуха и накапливается в помещении. Так что у бивалентных хорошие перспективы.

OPEL COMBO TOUR 1,6 CNG

- Двигатель – бензино-газовый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1598 см³; степень сжатия – 12,5; мощность – 71 кВт/97 л.с.; максимальный крутящий момент – 140 Н·м.
- Трансмиссия – переднеприводная; коробка передач – механическая 5-ступенчатая.
- Кузов – 5-местный 5-дверный; база – 2716 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4322x1684x1801 мм; объем багажника – 510/3050 л.
- Максимальная скорость – 166 км/ч; разгон до 100 км/ч – 14 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 5,3 кг/100 км; выброс CO_2 – 140 г/100 км.



С ВОЗВРАЩЕНИЕМ!

Полноприводный автомобиль давно не синоним вседорожника: передача крутящего момента на все колеса вообще благоприятно сказывается на управляемости динамичных моделей. Поэтому ничего удивительного в появлении «Альфы-Ромео Кроссвэгон» на Женевском салоне не было. Тем более, что еще в 1983 году стартовала полноприводная «Альфа-33», которую позднее сменила модель «155 Q4». Потом в производстве таких «альф» наступил длительный перерыв и вот – возвращение полного привода.

«Кроссвэгон» построен на базе универсала «Альфа-Ромео-156». В трансмиссии использованы три дифференциала. Момент между осями, в зависимости от сцепления колес с дорогой, передает хорошо известный «Торсен». Как утверждают разработчики, механическая система работает без задержек, характерных для электроники, и не знает сбоев.

Привлекает внимание подвеска «Кроссвэгона»: спереди – на двойных рычагах, сзади – «МакФерсон». Утверждают, что автомобилю «нет равных в управляемости», что, впрочем, еще предстоит доказать на дорогах.

Под капотом универсала спортивного стиля… дизель с многофазным впрыском «Мультиджет», как раз и гарантирующий крутящий момент, достойный того, чтобы делить его на четыре.

В «Кроссвэгоне», разумеется, есть ABS и система стабилизации (здесь она названа VDC), а также устройство, увеличивающее крутящий момент на рыхлых грунтах. На этот же случай, кстати, у автомобиля и несколько больший дорожный просвет.

ALFA ROMEO 156 CROSS-WAGON

■ Двигатель – турбодизельный; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4x16x1910 см³; мощность – 110 кВт/150 л.с. при 4000 об/мин; максимальный крутящий момент – 305 Н·м при 2000 об/мин.

■ Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – механическая 6-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный 5-дверный универсал; база – 2595 мм; объем багажника – 360/1180 л. Колеса – 225/55R17.

■ Максимальная скорость – 209 км/ч; разгон до 100 км/ч – 9,7 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 6,1 л/100 км.

ТАМОЖНЯ НЕ ЛЮБИТ НИ «СЕРЫХ», НИ «БЕЛЫХ»

ГТК РФ намерен и дальше сокращать список «белых» импортеров автомобилей, для которых предусмотрен упрощенный контроль таможенной стоимости ТС. В прошлом году в России их было 162, сейчас 119, до конца года останется лишь 92. В основном это те, кто перешел на систему «единого импортера». Недавно, к примеру, ГТК исключил из списка почти всех импортеров «Сузуки» – компанию хотят заставить централизовать импорт своей продукции. Таким образом ГТК намерен полностью изжить «серый» импорт.

«ТИГРЫ» РВУТСЯ В БОЙ

ГАЗ начинает поставки вседорожника «Тигр» российским силовым структурам. Сколько и по какой цене их отдадут силовикам, пока «военная тайна», как, впрочем, и то, что собой представляет в конечном виде «зверь» (мы только знаем, что создавали его «по образу и подобию» БТР и еще в 2002 году армия заказала 35 таких машин). Вообще же, комплектация ГАЗ-2975 «Тигр» предполагает как минимум четыре варианта, из них для военных пока что два. Другие версии – гражданские, в том числе с американским турбодизелем «Камминс» и пятиступенчатым гидромеханическим «автоматом». Возможно, именно такие появятся в продаже уже в этом году. Точную цену производитель пока не называет, ориентир же – 50 тыс. долларов (автомобиль хотят выпускать в виде десятиместного универсала или шестиместного пикапа). На ГАЗе сообщают, что готовы делать как минимум 1000 «русских хаммеров» в год.



КОРОТКО

■ **Два заклятых конкурента, «Дженерал моторс» и «Форд», решили совместно инвестировать 720 млн. долларов в разработку новой автоматической шестиступенчатой коробки передач, позволяющей заметно снизить потребление топлива. Собирать агрегаты фирмы будут врозь, но кооперация позволит значительно сократить время на их разработку.**

■ **«Мерседес» для бундесвера? Почему бы нет, но малютка «Смарт» не «шестисотый» и даже не А-класс.**



Его «военную» версию показали на AMI-2004 в Лейпциге. Камуфляж малышу даже идет, к тому же такой «штабист» бережет деньги налогоплательщиков.

■ **Согласно данным немецкого клуба ADAC, самый экономный (если подсчитать все расходы) автомобиль компакт-класса – «Рено-Меган» как в бензиновом, так и в дизельном вариантах. Они единственные, чья эксплуатация обходится менее чем в 400 евро ежемесячно.**

■ **На прошедших близ Дарлингтона (Великобритания) кольцевых гонках отметили 30-летие «Фольксвагена-Гольф», выставив гоночные версии всех пяти поколений. Их соперниками стали модели «Венто-VR6s», «Поло», «Нью-Биттл Rsi», «Бора», «Сирокко» и даже «Кэдди» с дизелем 200 л. с.**



МИСТЕР ИКС КАЧАЕТ МУСКУЛЫ



Спустя всего несколько месяцев после дебюта обновленной модели Х5 БМВ выводит на рынок модификацию с восьмицилиндровым мотором объемом 4,8 л. Основой для него послужил двигатель, который ставят на «пятерки», «шестерки» и «семерки»: здесь также применили систему фазораспределения «Вэлвтроник» и регулируемый впускной тракт, но немало и доработок. Объем цилиндров и ход поршней увеличили, установлены новый коленчатый вал и «чип» управления двигателем. Благодаря всему этому «Икс» выигрывает в дуэли не только с большинством вседорожников, но и со многими спортивными машинами.

Клиренс Х5 4,8 is уменьшили на 15 мм, улучшив поведение на высоких скоростях. Но «Икс» готов и съехать с дороги благодаря пневмоподвеске с регулировкой высоты кузова. По желанию водитель может приподнять кузов от «нулевого» положения на внушительные 40 мм. Более уверенной езде вне асфальта и зимой призван помочь полный привод «Икс-Драйв». При поддержке датчиков систем противобуксовки и стабилизации устройство моментально перераспределяет момент по осям благодаря многодисковой муфте с электронным управлением.

Новую модификацию Х5 будет нетрудно выделить в потоке: щегольской «обвес», пара «двустволок» выпускной системы, раздутые «ноздри» капота и 20-дюймовые легкосплавные колеса не оставляют сомнений – перед вами самый мощный и престижный представитель клана «Икс».

BMW X5 4,8 is

■ Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 8х32х4798 см³; мощность – 265 кВт/360 л. с. при 6200 об/мин; максимальный крутящий момент – 500 Н·м при 3500 об/мин.

■ Трансмиссия – полноприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

■ Кузов – 5-местный; база – 2820 мм; габарит (длина х ширина х высота) – 4667х1925х1688 мм; объем багажника – 465–1550 л; снаряженная масса – 2275 кг. Колеса – 275/40 (315/35) R20.

■ Максимальная скорость – 246 км/ч; разгон до 100 км/ч – 6,1 с; расход топлива в смешанном европейском цикле – 13,5 л/100 км.

ВОДОРОДНЫЙ МАРАФОН

Конечно, пробег в 10 000 км для современного автомобиля не назовешь марафоном. Другое дело, когда речь идет о концепте на топливных элементах. Фирма «Опель» решила таким образом пропагандировать новый вид экологически чистого топлива и отправила «Гидроген-3», созданный на базе «Зафиры», по маршруту, который проложен через 14 стран. Стартовав из самого северного города Европы, норвежского Хаммерфеста, марафон завершится 11 июня в Кабу-да-Рока близ португальской столицы.



КОРОТКО

■ За четыре месяца 2004 года в России зарегистрировано более 22,5 тысячи краж и угонов автотранспорта, сообщили в Главном управлении по борьбе с организованной преступностью МВД России. Увы, за этот же период раскрыто только около 8,8 тысячи таких преступлений.

■ В Москве прошла выставка «Автоклассика и тюнинг». Совсем небольшая: пара десятков иномарок, доработанных отечественными настройщиками, и еще меньше автомобилей-ветеранов. Среди тюнинговых машин привлекал внимание «Шевроле-Корвет», мощность которого российские умельцы обещают довести до 1000 л. с. На выставке состоялась презентация одной из крупнейших в мире немецкой реставрационной мастерской «Мирбах», недавно открывшей представительство в столице.



■ Отныне каждому покупателю шин «Пирелли» в фирменной сети «Пирелли Кипойнт» компания дарит эксклюзивный альбом «Автохит от Пирелли» с песнями звезд российской эстрады. Знаменитости собрались вместе не случайно – почти все они пользуются шинами «Пирелли».



ЧТО ВЕЛИТ «БЬЮИК»?

Этот кабриолет явно не для степенной езды. Что и подчеркивает его имя: Vélite — так называли элитные соединения наполеоновской армии, отличавшиеся быстротой. Премьера в Нью-Йорке примечательна тем, что «Вéлит» построен итальянской студией «Бертоне» на новой заднеприводной платформе «Зета» концерна «Дженерал моторс». Автомобилю придали модные ныне ретрочерты.

Ностальгический мотив стилистики особенно ощутим, когда поднята крыша.

Под капотом — V-образная «шестерка» с двойным турбонаддувом и интеркулером, поэтому, несмотря на скромный, по американским меркам, рабочий объем — 3,6 литра, агрегат выдает 400 л. с. Система газораспределения — с регулированием фаз и высоты подъема клапанов.



BUICK VÉLITE

■ Двигатель – бензиновый с распределенным впрыском; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6x24x3600 см³; мощность – 297 кВт/400 л. с. при 6200 об/мин; максимальный крутящий момент – 542 Н·м при 3200 об/мин.

■ Трансмиссия – заднеприводная; коробка передач – автоматическая 6-ступенчатая.

■ Кузов – 4-местный 2-дверный кабриолет; база – 2915 мм; габарит (длина x ширина x высота) – 4716x1921x1318 мм; снаряженная масса – 1565 кг. Дорожный просвет – 160 мм. Колеса – 265/40R20 впереди, 265/40R21 сзади.

Автоматическая коробка передач «Гидраматик-6L80-E» рассчитана и на ручное последовательное переключение.

Интересна система наружного освещения с так называемыми «Х-фарами». Хотя в них стоят обычные галогенные лампы, световой поток удалось сделать на 44% больше при меньшем диаметре линзы. Правда, для этого пришлось оснастить фары… вентиляторами охлаждения.

СЧАСТЛИВОЕ «13»

Заволжский моторный сделал себе подарок к 46-летию – выпустил 13-миллионный двигатель. Им стал 2,5-литровый впрысковый мотор ЗМЗ-40522. Кстати, в марте с конвейера сошел уже 700-тысячный «шестнадцатиклапанник». А первый двигатель – четырехцилиндровый для «Волги» ГАЗ-21 – в Заволжье собрали в ноябре 1959 года. Сегодня ЗМЗ выпускает свыше 80 модификаций двигателей для автомобилей и автобусов ГАЗ, УАЗ, ПАЗ.



КОРОТКО

■ «Фольксваген» объявил об отзыве автомобилей «Пассат» 1996–1999 гг. выпуска, а также «Ауди-А4» и А8 1994–1999 гг. и А6 1997–1999 гг. Причина – возможное повреждение резиновых элементов в передней подвеске, из-за чего при большом пробеге не исключен отрыв рычага. Правда, пока таких случаев не было. Акция касается 870 тысяч автомобилей.

■ Мировые звезды экрана и эстрады все чаще отдают предпочтение экологически чистому транспорту. Рок-певец Стинг приехал на последнее вручение «оскаров»



за рулем гибрида Toyota Prius. Он был не одинок. Гибриды доставили на церемонию также Тима Робинса, Шарлиз Терон, Сюзанн Сэрандон и некоторых других звезд.

■ «Фольксваген» и шанхайская корпорация SAIC подписали договор о строительстве автозавода. Его мощность – 150 тыс. автомобилей в год, что позволит довести общий годовой объем производства VW в Китае до 850 тыс.

■ В предстоящие два года «Ауди» планирует представить на рынок еще один спортивный автомобиль Le Mans, который обещает стать конкурентом «Порше», «Феррари» и даже «Ламборгини». Прототип, обошедшийся компании в 5 млн. евро, уже проходит испытания. Серийные машины (план выпуска – 10 тысяч в год) предполагают оснащать 4,2-литровым мотором V8 мощностью 380 л. с. Пока в линейке «Ауди» только один спорткар – TT.

НОВИНКА «КАРЛССОНА»

Немецкое тюнинговое ателье «Карлссон» (Carlsson) представило модель CM55 K, сделанную на основе «Мерседеса-SLR 55AMG». Модернизированный двигатель с компрессором, развивающий мощность 353 кВт/480 л. с. и момент 650 Н·м при 2800 об/мин, позволяет разменять первую сотню всего за 4,1 с и разогнаться до 315 км/ч. Столь же энергичной остановке способствуют вентилируемые диски из композитных материалов с шести- (впереди) и четырехпоршневыми (сзади) суппортами. В зависимости от скорости и дорожного покрытия подвеска настраивается по высоте, а амортизаторы имеют девять регулировок жесткости. В салоне – оригинальные эргономичные сиденья, спортивный руль.



ЧЕТЫРЕ НАДУВНЫХ ШАРА

Где посмотреть, как будут выглядеть автомобили, скажем, 2035 года? Наверно, это нереально? И все же «Ауди» допустила «утечку информации»: на Нью-Йоркском автосалоне показали концепт RSQ, подготовленный для фантастического фильма «Я, робот». В конце лета этот автомобиль с шарообразными колесами можно будет увидеть на экранах. Из особенностей машины – среднемоторная компоновка и открывающиеся вверх двери, подвешенные на задних стойках кузова.

ГАЗОВСКАЯ «ПЯТИТОНКА»

Двадцать лет назад собрали первый ГАЗ-4301 – четвертое поколение грузовиков. Новая «пятитонка» могла везти прицеп – общая грузоподъемность автопоезда составила 10 тонн. Вместо бензинового двигателя на базовую модель устанавливали более экономичный шестицилиндровый дизель ГАЗ-542 с воздушным охлаждением. Появились пневмогидравлические тормоза с раздельным приводом по осям, гидроусилитель руля, оригинальная система отопления кабины. С 1988 по 1993 год малыми сериями выпускали автопоезд ГАЗ-6008.

У ИМЕНИТЫХ НЕ ВСЕ ГЛАДКО...

Компания «Даймлер-Крайслер» неожиданно объявила, что не намерена в дальнейшем оказывать финансовую поддержку «Мицубиси моторс» и, возможно, даже избавится от акций своего бывшего партнера. Последние потеряли почти четверть стоимости, шеф «Мицубиси» Рольф Экродт ушел в отставку, а японская пресса не исключает даже банкротства компании. Утверждают, что и президент «Даймлер-Крайслер» Юрген Шремп сохранил пост лишь ценой разрыва с «Мицубиси».

На «Фольксвагене» тоже не все гладко. Главу компании Бернда Пишетсридера упрекают в излишнем пристрастии к автомобилям класса «люкс». Их продвижению явно мешает устойчивый имидж «демократичной марки». «Фаэтон», для которого специально отгрохали уникальный завод, продается плохо, «Бугатти-Вейрон», возможно, вообще не будут выпускать, массовый же «Гольф» недополучает внимания руководства. «Все равно «Фольксваген» никогда не превратится в БМВ», – сказал один из акционеров, намекая, видимо, на эпизоды биографии Пишетсридера.

КОРОТКО

■ **Двое немецких жуликов покусились на дорогой вседорожник БМВ-Х5, оборудованный отопителем «Вебасто» с дистанционным управлением по мобильному телефону. Это и сыграло с ними злую шутку. Владелец активировал SIM-карту отопителя, и полиция немедленно запеленговала сигнал.**

■ **Компания «Пежо» проявила заботу о курсантах автошкол. Теперь можно приобрести «Пежо-307» с пакетом для обучения вождению. В машине стоят дополнительные педали, зеркала заднего вида, освещение**



левого педального узла и, конечно же, таблички «У». Цена на автомобиль при этом не повысилась.

■ **Проблесковых маячков и сирен лишились более 200 автомобилей, принадлежащих властям Нью-Йорка. Мэрия пошла на это после того, как местное телевидение показало, как высокопоставленная чиновница неслась с мигалкой по тротуару, объезжая пробки. Выяснилось, что спешила она... домой.**

■ **В последний апрельский день с конвейера сошел последний «Олдсмобил» – потомок одной из старейших в мире американских марок. Отныне она останется лишь**



в памяти любителей автостарины, да на стендах музея в Лэнсинге, куда и отправили вишневый «Алеро».

ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

ВАЗ. Подготовка производства автомобиля «Лада-1118 Калина» вступает в завершающую стадию. Изготовлена большая часть штамповой оснастки, ведутся монтаж и наладка сварочных и сборочных комплексов. Технология серийного выпуска автомобилей «Калина» отличается от нынешней. Некоторые операции впервые автоматизированы, например, панели приборов будут устанавливать роботы. Внедряется модульная сборка некоторых узлов. В конструкции «Калины» планируют применить более 30 новых материалов. К концу апреля завершены основные виды испытаний – аэродинамические, климатические, ударные, на устойчивость, управляемость, плавность хода.

ГАЗ. Подписано соглашение с Минским моторным заводом о поставке дизельных двигателей для среднетоннажных грузовиков. Горьковский автозавод в свою очередь будет поставлять литые заготовки для производства минских моторов. Дизель Д-245.7 мощностью 90 кВт/122 л. с. оснащен турбонаддувом и промежуточным охладителем, прост в обслуживании, превосходит бензиновый по экономичности и ресурсу. Дизель соответствует экологическим нормам Евро I, а в конце этого года должен появиться модернизированный агрегат Д-245.7Е2, уровня Евро II. В 2004 году планируют выпустить 20 тысяч среднетоннажных грузовиков, из них 12 тысяч с минскими дизелями.

СеАЗ. Конструкторы завода создали новый внутризаводской автомобиль на базе серийной модели «Ока». «Ока Х-1» предназначена для перевозки комплектующих в специальной таре и стационарных контейнерах. Машинка берет до 550 кг груза, включая водителя и сопровождающего, и развивает скорость до 50 км/ч. Небольшие размеры позволяют грузовичку



легко умещаться в грузовых лифтах производственных зданий.

УАЗ. На завод стали поставлять новые диски с каплевидными отверстиями. Их разработал Кременчугский завод (Украина) специально для ульяновских автомобилей. Такими колесами комплектуют модели «Хантер» и «Симбир» с мостами типа «Спайсер». Новые диски улучшают внешний вид автомобилей, эффективнее охлаждают тормоза.

ИЖ-АВТО. Завод посетили представители компании «Хайден» (Haden Drysys S.A.) – одного из крупнейших в мире поставщиков окрасочного оборудования для автомобильной промышленности. Стороны договорились о начале поставок в Ижевск современной линии окраски. Предположительно комплекс будет запущен в августе 2005 года. Проектная мощность – 110 тыс. автомобилей в год.

«СКАНИЯ». Начинается выпуск грузовых автомобилей новой серии R. В них на 65% использованы лучшие узлы и агрегаты от уже выпускаемых моделей. На 3% улучшилась топливная экономичность. Облегченные агрегаты и рама, а также модернизированная задняя подвеска снизили массу автомобиля на 270 кг; соответственно возросла полезная нагрузка. Помимо двигателей уровня Евро III, в сентябре появится новый агрегат мощностью 420 л.с, удовлетворяющий требованиям Евро IV. На все модели устанавливают дисковые тормоза с электронным управлением нового поколения, а в качестве опции предлагают систему контроля устойчивости (ESP).



LAND ROVER. Российское представительство компании сообщает об отзыве 1803 автомобилей для устранения дефектов. В России отзыв затронет 1231 «дискавери» и «дефендер», у которых может проявиться неисправность в ABS. Кроме того, еще у 557 «дискавери» проверят систему контроля за кренами кузова, у 15 автомобилей с двигателем V8 возможны дефекты в системе впрыска.

PORSCHE. К 50-летию модели «Порше-Спайдер 550», выпущенной в количестве всего 129 шт., в продажу поступят 550 индивидуально пронумерованных копий автомобиля в масштабе 1:2,3. Их соберут в Германии вручную с использованием самых лучших материалов. Они будут приводиться в движение электромотором, а в остальном сохранят все детали оригинала в уменьшенном виде. Более того, при движении специальная система будет имитировать звук настоящего спайдера. Максимальная скорость составит 8 км/ч; управлять моделью смогут дети в возрасте от 3 до 8 лет.



CONTITECH FLUID. Фирма разработала технологию изготовления маслопроводов сложной геометрии с интегрированными фильтрами для системы охлаждения масла в автоматических коробках передач. Такой трубопровод, предназначенный, например, для «Ауди-А6» выдерживает давление 160 бар, а соединения его элементов – разрывающее усилие в 2500 Н. Точность геометрических размеров ±1,5 мм, что стало возможным благодаря холодному гидроформованию трубок. Стальные детали оцинкованы и окрашены порошковой эмалью.



КОРОТКО

■ **На ВАЗе начато производство «десяток» с гидроусилителем руля. Вначале выпустят три тысячи машин с ГУРами, собранными в Германии из деталей ZF (Zahnrad Fabrik) и ВАЗа. В дальнейшем немцы будут поставлять распределитель, насос и бачок для жидкости, а остальным займутся в Тольятти. «Десятка» с ГУРом будет примерно на 300 долларов дороже.**

■ **УАЗ ударил по фальшивым запчастям новой упаковкой. Пока в фирменные коробки укладывают 20 видов деталей – те, которые чаще подделывают. Их легко узнать по логотипу производителя, изображению запчасти, голограмме и тексту на четырех языках: русском, английском, испанском и арабском. Со временем все детали для УАЗов, в том числе выпускаемые по заказу завода, перекочуют в новые упаковки.**



■ **В майские праздники состоялся третий российский джип-фестиваль «4х4 ТНК-ВР Open». На бездорожье у подмосковного Лотошина участники показали умение в «езде по направлениям». Организатор – клуб внедорожных приключений «Зубр 4х4» (при финансовой поддержке компании ТНК-ВР).**



■ **Автопром Кореи планирует увеличить выпуск автомобилей к 2012 году с сегодняшних 3,4 млн. до 7,1 млн. штук. На внутренний рынок попадут лишь 2,2 млн. машин.**

КОЗЫРНЫЕ КАРТЫ БЕЛО-ГОЛУБЫХ



В штаб-квартире БМВ в Мюнхене суета. Компания переезжает в новое здание. Однако председатель совета директоров БМВ доктор Гельмут Панке нашел время для обстоятельной беседы с главным редактором «За рулем» Петром Меньших.

– Поздравляем компанию БМВ: в марте продажи достигли наивысших показателей в истории фирмы. Какие козыри у вас были на руках, когда вы планировали этот успех еще в 2002 году?

– Хороший игрок не позволяет другим заглядывать в свои карты. Но в 2003 году БМВ открыла некоторые козыри: это X3, «шестерки» – купе и кабриолет. В отличие от картежников, мы имеем возможность все время печатать новые козыри: теперь это «Мини-кабриолет» и первая серия. Другие – открыть не могу, иначе окажусь плохим игроком. Компания не пытается ограниченным числом моделей покрыть весь рынок. Например, клиенты ждут от БМВ мини-вэн, но в этом для наших инженеров есть определенный вызов: необходимо сохранить типичные для БМВ динамические качества.

Мы уверены, что, сумев найти удачные решения для X5 и X3, конструкторы смогут решить и эту задачу. Ну вот, я открыл вам и наш будущий козырь…

– Но кроме карт на руках, и в голове у игрока должно быть что-то личное, характерное только для него. Как вы относитесь к приемным детям БМВ? Я имею в виду «Роллс-Ройс», который открыл в Москве салон по адресу: Красная площадь, дом 1, и «Мини»?

– Эти удочеренные марки, действительно, не являются «биологическими» детьми БМВ. Они принесли с собой доброе имя, и нам надо было лишь дополнить его мускулами и некоторыми новыми качествами. И подход к ним совсем другой, чем к продукту БМВ. «Мини», например, юный, открытый, не связан с определенной возрастной группой потребителей, и он взрывает все традиции. Это экстраверт, который не признает ничего на веру, а спрашивает, нельзя ли что-то сделать иначе. Весьма удачна фраза, прозвучавшая на презентации «Мини-Кабрио»:

Д-р ГЕЛЬМУТ ПАНКЕ
(Dr. Helmut Panke)
Председатель совета директоров БМВ АГ. Родился в 1946 году в Штрокове (Германия). Физик по образованию, в 1972-1978 гг. – исследовательская работа и диссертация в Мюнхенском университете; 1982 – начало работы в БМВ в качестве начальника отдела контроля и планирования; 1990 – руководитель подразделения корпоративной стратегии и координации; 1993 – президент-генеральный директор БМВ США; 1996 – член совета правления БМВ АГ; с 2002 – председатель совета директоров БМВ АГ.

«Мини» открыт для всех, «Мини» открыт всегда!».

«Роллс-Ройсу» в этом году исполнится 100 лет – он старше и «За рулем», и БМВ. Инновации и бескомпромиссность технических решений были движущими силами для Генри Роллса и Чарльза Ройса, когда они создавали свое предприятие. Оба говорили, что никогда не пойдут на компромисс в технике и концепции, а всегда будут искать и применять наилучшее решение. Этот подход сделал «Роллс-Ройс» маркой для ограниченного круга клиентов.

Наша новая семья с тремя детьми – БМВ, «Мини» и «Роллс-Ройс». Я совершенно осознанно назвал БМВ в числе детей, а не взрослых, потому что марке предстоит и дальше расти и развиваться. Роднит все марки позиционирование в классе «Премиум»: во всем они должны предлагать лучшие решения, чем массовый рынок. Марки, несмотря на общность принципов, не перекрываются и не обращаются к одним и тем же группам потребителей. А вот технологическая компетентность – это наш конек в производстве автомобилей всех трех линий.

– Модельный ряд «Роллс-Ройса» будет расширяться или это идеология одного автомобиля?

– Отвечу сразу за обе марки: и у «Мини», и у «Роллс-Ройса» появятся новые модели. Это поэтапный процесс, но совершенно ясно, что никакая марка не может состоять из одного-единственного продукта.

– Вы построили заводы в США, в Лейпциге. Чем обусловлен выбор площадок и не собираетесь ли сделать ставку на Калининград?

– Развитие любого предприятия начинается с первого шага – производство у себя на родине и продажа товара. Второй шаг – организация в регионах, где появилась достаточная клиентская база, собственных предприятий по продаже. Как вариант этого этапа – создание сборочного участка SKD на территории данной страны. Это бывает также необходимо для преодоления таможенных барьеров, как в ряде стран Азии. Такое решение укрепляет позиции в данной стране, позволяет пустить там корни. В Калининграде успешно собирают «тройки» и «пятерки». Больше половины продаваемых в России БМВ собраны именно в Калининграде. Это показатель не только наших возможностей роста, но и качества продукции завода. Все заводы БМВ, в том числе упомянутые вами в Лейпциге и в Спартанбурге (США), а также в Шэньяне (КНР), – свидетельство нашего ответственного присутствия на данных рынках. Мы уже больше 10 лет руководствуемся принципом «БМВ везде БМВ», то есть качество машин не зависит от того, где они собраны.

– Позвольте напомнить, что после войны в Россию из Айзенаха поступали машины от БМВ (в нашей семье был БМВ-326), в Ирбите выпускают мотоцикл «Урал», имеющий корни БМВ, да и в Уфе на моторном заводе долго выпускали, по существу, двигатели БМВ. Не собирается ли фирма поделиться с нами еще чем-нибудь – например, моторами...





Младшие «козыри» БМВ: 1-я серия готовится к производству, а экстраверт «Мини-Кабрио» уже ловит на себе восторженные взгляды.

– Как известно, около 2/3 всех деталей для БМВ импортируют из других стран. Мы стремимся всегда иметь дело с лучшими партнерами и охотно работали бы с российскими поставщиками. Но то, о чем вы упомянули, касалось устаревших изделий БМВ. А ныне клиенты в России требуют только самое новое. И где бы ни продавалось изделие БМВ – мотоцикл, автомобиль БМВ, «Мини» или «Роллс-Ройс» – оно должно быть самым совершенным и современным. Именно это определяет выбор партнеров для производства комплектующих.

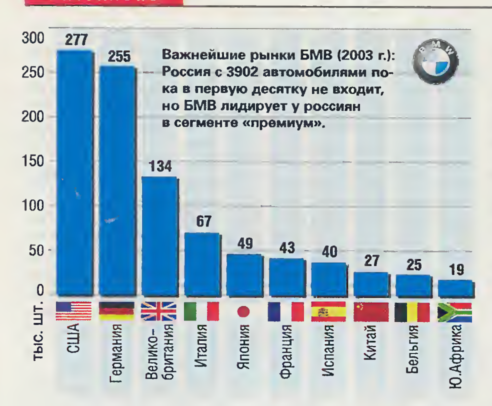
– БМВ собирается внедриться в гольф-класс. Не окажется ли это повторением сделанного другими? И еще: вы и здесь сохраняете приверженность заднему приводу, который остался в этом сегменте, пожалуй, лишь на «Жигулях»...

– Возражу: количество моделей с задним приводом резко возросло. Некоторое время их выпускали лишь мы и «Мерседес», но уже появился целый ряд концептов американских фирм. Японцы, кстати, тоже предлагают «лексусы» с задним приводом, причем это касается моделей наиболее динамичных, активных. Мы придерживались этой политики в течение десятилетий.

Что касается «единицы», она действительно станет единственной заднеприводной в этом классе. Но вспомним: первым компактным спортивным седаном была модель БМВ-2002 в 60-е годы – вплоть до миллиметра такого же размера, что и нынешняя «единица». Мы не строим маленький автомобиль – просто со временем наши «тройки» непрерывно росли, а теперь мы с новыми возможностями возвращаемся к исходному пункту! Мы твердо знаем, что делаем. БМВ в управлении должен всегда ощущаться как БМВ, и потому ему нужен задний привод.

– Вспоминается необычный в истории БМВ микроавтомобиль «Изетта». Но это была итальянская разработка. А сегодня осталось что-то от нее в концепции автомобилей БМВ или на том проекте был поставлен крест?

– Если что и сохранилось, так это сосредоточенность на бескомпромиссных решени-



ях. «Изетта» 50-х годов была самым маленьким из возможных в ту пору автомобилей, и то, как у нее открывалась дверь, было бескомпромиссным решением. Но в последующих БМВ направленность и сильные стороны машин изменились. Это непременно динамичные, активные, ориентированные на водителя автомобили в премиум-сегменте. Осенью предложим дизельную «пятерку». Двухступенчатый турбонаддув обеспечит ей крутящий момент свыше 500 Н·м, начиная с 1200 об/мин, а это – разгон до сотни за 6,9 с.

Вместо дизеля можно поставить под капот более крупный мотор, но тогда передок стал бы слишком тяжелым. Нам и так удалось сэкономить 50 кг веса, сделав переднюю часть из алюминия. И водитель ощущает это как легкость в управлении. Этот мотор с двухступенчатым наддувом дает не только спортивность – он более экономичен и экологичен.

– Мы аплодировали вам в Париже, когда вы получили приз «За активный руль», а сейчас журнал «Ауто, мотор унд шпорт» присудил БМВ высший балл за технические новации. До какой степени можно совершенствовать автомобиль, ведь все равно лучше лошади не получится?

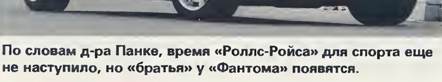
– Нашу философию выражает слоган «Нет ничего невозможного» – им руководствуются все работники концерна. Действительно, лучше природы не сделаешь – примером тому лошадь. Однако существуют разные породы. Например, быстроногий арабский скакун не сможет провести борозду на каменистой почве – для этого есть тяжеловесы-битюги. Но вернемся к автомобилям.

Комбинация продвинутой электроники и передового программного обеспечения открывает все новые горизонты. Например, долгое время механические системы впрыска конкурировали с электронными. Но БМВ первой решилась окончательно перейти к электронно-управляемому впрыску и не ошиблась: только так удалось выполнить современные требования по токсичности.



Кабриолет 645i – козырь, который будет играть в основном на американском рынке.





По словам д-ра Панке, время «Роллс-Ройса» для спорта еще не наступило, но «братья» у «Фантома» появятся.

Электроника не нова и в тормозных системах, если говорить об антиблокировочной. Навигаторы с заложенной картой применяются уже пять–восемь лет. Довольно стара и система, предотвращающая пробуксовку колес. Но теперь эти устройства, ранее действовавшие в автомобиле изолированно, объединяются в единую сеть и начинают обмениваться информацией. Или возьмем адаптивный головной свет: сегодня подвижные фары согласуются с углом поворота руля, но системы завтрашнего дня уже используют информацию от навигатора. Мы даже не в силах предугадать, какие возможности откроет объединение компьютеров двигателя, шасси и т. д. в единую сеть. Но что касается БМВ – всегда будем стремиться оценить и применить в автомобиле максимум инноваций. Лишь один принцип останется незыблемым: окончательное решение – за водителем! Компьютер будет помогать, советовать, но не решать.

Возвращаясь к вопросу: конечно, существуют физические границы, но новые технологии позволяют их отодвинуть.

– А возможен ли в будущем автомобиль с ядерным двигателем?

– Теоретически, да. Но он был бы слишком громоздким и тяжелым и никак не подходил бы под концепцию наших марок БМВ, «Мини» или «Роллс-Ройс». Вы не могли бы управлять им легко и динамично. И потому мы не планируем такого.

– Как вам удается держать все в голове, включая мотоциклетный завод в России: для этого обязательно надо быть физиком или простой человек тоже способен чему-то научиться?

– Нужно просто жить, глядя на мир открытыми глазами. Я прочитал об этом уральском мотозаводе очень давно в газетах и, когда попал в 1982 году на БМВ, одним из моих первых вопросов был вопрос о возможности кооперации с Россией в области моторостроения. Тогда один из партнеров по переговорам спросил меня, существуют ли уже какие-либо традиции сотрудничества. И я вспомнил то, о чем прочел в газете пять или десять лет тому назад. Это к тому, что всегда надо жить с открытыми глазами, сердцем и бодрствующим разумом.

Во встрече участвовали Н. ХОББХАН и В. СОЛОВЬЕВ.

ДОРОГИ, КОТОРЫЕ НАМ НЕ ПОСТРОЯТ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Так уж исторически повелось, что в огромной нашей стране, протянувшейся с запада на восток на семь часовых поясов, шоссейные дороги всегда были для властей делом десятым – приоритет отдали дорогам железным. Но в последние годы автопарк растет на 8–10% ежегодно, и немногочисленных «направлений» стало откровенно не хватать. Когда же будет ликвидирован дорожный дефицит? Увы, обнадеживающего ответа мы не нашли: положение в строительстве автодорог, что называется, аховое.

В 140-ЛЕТНЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ

Заметный прорыв случился в 1995–2000 годах, когда дорожное строительство вдруг начало развиваться бурными темпами: было построено и отремонтировано 34 тыс. км автодорог, 290 км мостов и путепроводов. Но затем последовала реформа федерального дорожного фонда, в результате которой финансирование отрасли сократилось вдвое (с 2,9% от ВВП до 1,45%). И большинство уже начатых строек пришлось заморозить. Сейчас отпущенных денег еле хватает на латание дыр да продолжение строительства двух дорог – кольцевой вокруг Санкт-Петербурга и Чита–Хабаровск.

– К сожалению, при существующих темпах достроить КАД мы сможем лишь к 2010 году (план – 2005-й, *И. М.*), – констатирует замминистра транспорта Олег Скворцов. – Трассу М-10 Москва–Санкт-Петербург доведем до 1-й категории к 2023 году, а вот соединить все крупные населенные пункты страны дорогами с твердым покрытием (круглогодичной связи пока не имеют 29 тыс. городов и поселков, где живут 12 млн. человек – *И. М.*) мы сможем только через 140 лет.

Плотность автодорог с твердым покрытием на 1 тыс. км² за 10 лет повысилась с 38 до 44 км. Для сравнения: в США плотность – 600 км, в Финляндии – 230, а в Германии – и вовсе 1800 км. Еще по одному показателю – протяженности автомобильных дорог по отношению к численности населения – мы уже обогнали Казахстан (у нас 5,3 км на 1 тыс. жителей, у них – 5,0). В сходной по климату Финляндии этот показатель – 10 км, в США – 13 км, а во Франции – 15,1. Существующие трассы в России обеспечивают перемещение грузов со среднесуточной скоростью 300 км в сутки, тогда как в странах Европы она превышает 1000 км в сутки.

При этом основная часть даже федеральных дорог в России (свыше 80%) – 2, 3 и 4-й категорий, свыше трети из них требуют реконструкции. На таких трассах до сих пор находятся в эксплуатации 72 деревянных моста и две паромные переправы...

На недавней всероссийской конференции дорожников «порадовали»: практически исчерпали пропускную способность участки федеральных дорог М-1 «Беларусь» (от МКАД до поворота на Московское малое кольцо), М-10 «Россия» (особенно тяжело на обходе Великого Новгорода), М-8 «Холмогоры» (от МКАД до г.Пушкино, участки по Ярославлю и Вологде), М-5 «Урал» (Жигулевск–Волжский), М-4 «Дон» (подходы к Новороссийску)... Если не предпринять экстренных мер, через два-три года движение, скажем, в районе Московского транспортного узла практически остановится (среднесуточная скорость по «Минке» прогнозируется не более 5 км/ч!). Перспектива жутковатая.

Ввод в эксплуатацию автодорог в России в 1992–2003 гг., км

км: 0, 1000, 2000, 3000, 4000, 5000, 6000, 7000, 8000

1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003

всего
федеральные
территориальные



ДОРОГУ ОСИЛИТ... ЧАСТНИК?

В этом году правительство обещало принять Национальную программу модернизации и развития автодорог России до 2025 года; общий объем инвестиций должен составить 21,8 трлн. руб. По словам замминистра транспорта и связи РФ Олега Скворцова, оптимальным было бы выделение бюджетных средств на финансирование автодорог в размере 3,3% от ВВП. При этом условии общий эффект от реализации программы составит 128 трлн. руб.; протяженность дорог общего пользования увеличится до 1 млн. 150 тыс. км (сейчас – около



Проект платного участка автодороги М-2 «Крым».



900 тыс. км дорог различного качества). Хотя, по оценкам экспертов, необходимо 1,5 млн. км…

Однако все это не более чем мечты: государство, видимо, не слишком стремится вкладывать деньги в дороги. Ликвидация дорожных фондов, как мы и предрекали (ЗР, 2002, № 11), привела к резкому сокращению финансирования. Теперь власти решили создать негосударственный фонд развития дорожной отрасли, в котором будут концентрироваться частные инвестиции. Новый руководитель Федерального дорожного агентства (ФДА) Анатолий Насонов считает, что «объемы частного финансирования на строительство и эксплуатацию дорог будут расширяться и уже в ближайшее время достигнут 15–20% от общего количества вкладываемых средств».

Первоначально, по мнению чиновников, фонд будет заниматься так называемыми короткими проектами, которые не требуют крупных инвестиций и окупаются за 3–5 лет. На втором этапе (2005–2015 годы) речь пойдет уже о крупномасштабной программе строительства и модернизации автодорог, мостов и тоннелей. Руководитель агентства считает, что средства, вложенные в дорожное хозяйство, обязательно «будут эффективно освоены и принесут в дальнейшем наибольшую отдачу».

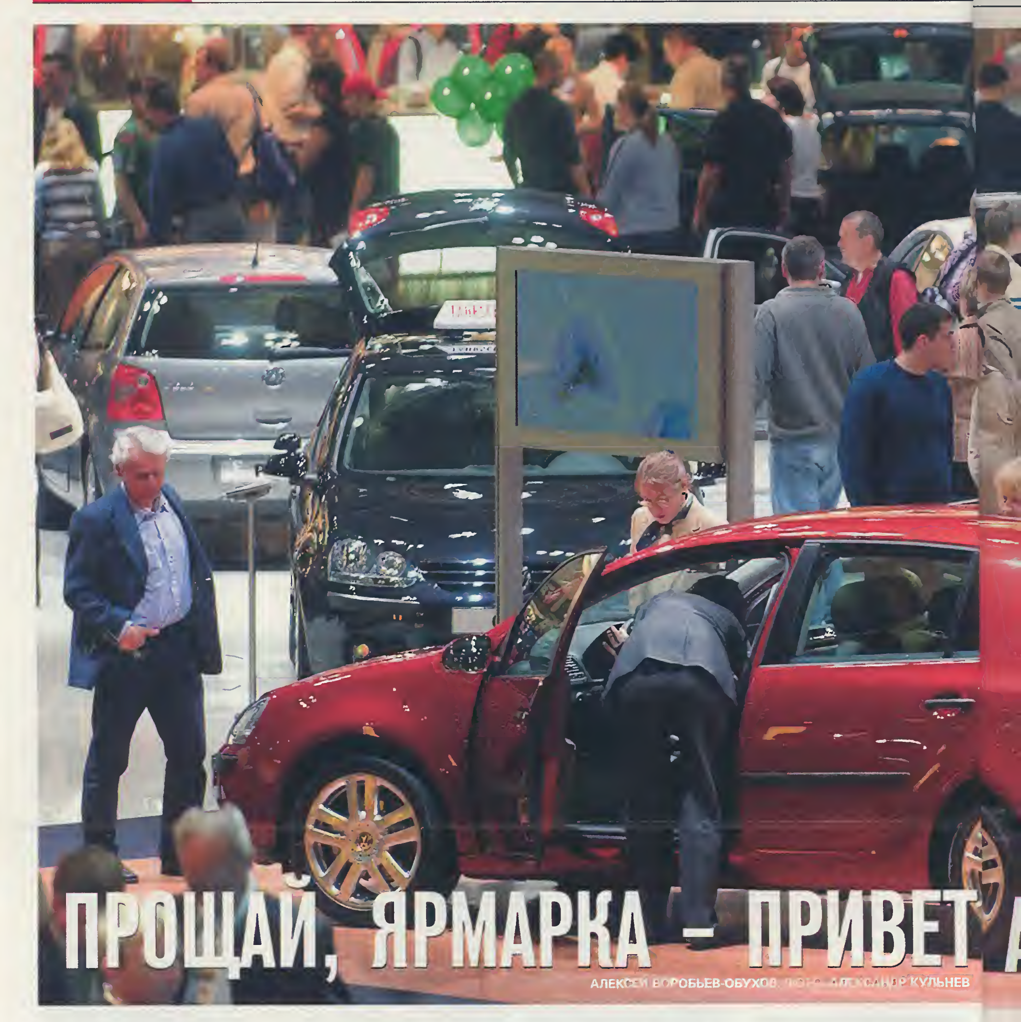
На пути создания этого фонда существует только одно препятствие – нет закона, по которому он должен работать, да и вообще нигде такой орган не предусмотрен. Зато, по словам директора департамента ФДА Николая Серегина, Правительство уже утвердило концепцию (когда только успели! – **И. М.**) разработки федерального закона «О платных дорогах», который может быть рассмотрен в Госдуме к концу 2004 года. «Согласно проекту и Национальной программе модернизации и развития автодорог РФ, до 2025 года изначально планируется построить около 14 платных дорог,– заявил Н. Серегин. – Для этого будет проведен конкурс по выбору организации для их строительства. Планируется, что окупаемость подобных проектов составит от 9 до 30 лет». Платные магистрали появятся в первую очередь там, где необходимо разгрузить транспортные потоки с интенсивностью движения 15 – 50 тыс. автомобилей в сутки. При этом параллельно платным дорогам обязательно будут проходить бесплатные.

Уже к концу этого года частным инвесторам собираются предложить на выбор несколько «горящих» проектов: строительство нового выхода на МКАД с магистрали М-1 «Беларусь» (ориентировочная стоимость 343,9 млн. долл. США), участок Химки–Клин (659,6 млн. долл.) и обход Вышнего Волочка (150 млн. долл.) на магистрали М-10 «Россия», три моста через Волгу: в районе Ульяновска (301,8 млн.), Волгограда (211,5 млн.) и в Саратовской области (205,3 млн.). Кроме того, за счет инвестиций собираются достроить мосты через Ангару, Каму и Кольский залив в Мурманской области (стоимость от 30 до 660 млн. долл.). Способов привлечения частных инвестиций будет несколько: ценные бумаги (дорожный заем, государственные облигации), акции и доли в компаниях дорожного сектора, концессии на содержание и строительство дорог, платные дороги и объекты придорожной инфраструктуры. Такие схемы, во всяком случае, исправно работают во всем мире.

В ФДА уже даже подсчитали, что стоимость проезда по платному обходу города Вышний Волочок составит 197 руб. для грузовых автомобилей и 74 руб. – для легковых. 1 км дороги для грузовых автомобилей обойдется в 4 руб., легковых – 1,5 руб. Это в 2–3 раза дешевле, чем в среднем по Европе. Зато скорость движения на этом 50-километровом участке составит до 120 км/ч! Чем не Европа?

А тем, что в мировой практике частные инвестиции в дорожное строительство приходят туда, где уже сложилась дорожная сеть. Тем более, такие инвестиции относятся к долгосрочным и довольно рискованным. В наших условиях крупные западные инвесторы весьма осторожно вкладывают даже в очень прибыльную «нефтянку», а что говорить об автотрассах! Кроме того, по социальным соображениям у нас нельзя установить европейские цены за проезд по частным дорогам, а затраты на строительство магистралей в силу природных особенностей очень высоки… Так что, по мнению экспертов, вливания в нашу дорожную отрасль возможны только при одном условии: если главным инвестором будет государство. Переложить дороги целиком на плечи частников, увы, не получится.

Строительство дорог дает мощный толчок развитию всей экономики (вспомним историю США или Германии в XX веке). Не зря же на фасаде здания Федеральной дорожной администрации США изображен доллар, катящийся по дороге… □



ПРОЩАЙ, ЯРМАРКА – ПРИВЕТ

АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ. ФОТО АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

За прошедшие пару лет на выставке AMI (Автомобильная международная) в гостеприимном Лейпциге многое изменилось. Устроители всерьез решили уйти от имиджа ярмарки с естественным для нее налетом некой балаганности. На выставку по-прежнему приходят семьями, но куда подевались ряженые, которых здесь раньше было очень много? Теперь устроители подчеркивают: главное – автомобили.

В отличие от крупнейших шоу в Женеве, Франкфурте, Париже, Детройте, Токио, здесь не было значительных мировых премьер. Но публика могла увидеть, потрогать и примерить на себя те же автомобили, что видели посетители более престижных и далеких выставок. И не только потрогать! У многих стендов собирались очереди из желающих прокатиться на том или ином экспонате, а единственным условием для этого было наличие «прав».

Лишь тех, кто хотел погонять на вседорожниках по специальной «полосе препятствий», ждало разочарование: теперь их допускали лишь в качестве пассажиров. Зато опытные водители превратили поездку в захватывающий аттракцион: горки и боковые уклоны достигали крутизны в 45°. Дилетант

…Т АВТОШОУ



Руководитель проекта AMI Матиас Кобер
(Matthias Kober)

– Вы обещали для AMI 2004 «еще больше Автомобиля». Что это означает?

– Мы приняли стратегическое решение позиционировать AMI в будущем как центрально-европейский автосалон. С 2004 года мы добавили экспонентам четвертый павильон (ранее занятый комплектующими – ***ред.***). Три новые марки – «Феррари», «Кадиллак» и «Шевроле» дебютируют в Лейпциге.

– Выставки считают мероприятиями, дающими импульс для экономики. Чего ожидать в этом смысле от AMI 2004?

– Здесь важнейшее национальное место встречи всей отрасли. Пятьдесят марок, представленные на AMI, покрывают 99,9% немецкого рынка, а 100 премьер (национальных – ***ред.***) дают потенциальным покупателям великолепный обзор предложений. К тому же 120 моделей посетители смогут опробовать на ходу, а это – сильный стимул к приобретению нового автомобиля.

– AMI стартовала в 1991 году как региональная ярмарка. Куда лежит ее путь?

– AMI сегодня в десятке самых посещаемых выставок Германии. В дальнейшем мы будем придавать ей характер автосалона и усиливать ее роль как места для всемирных весенних премьер. Мы также активно работаем над тем, чтобы привлечь еще больше посетителей из Германии, а также из стран – новых членов Евросоюза – Польши и Чехии. Для многих из них дорога до Лейпцига окажется короче, чем до местных автосалонов.

здесь запросто положил бы дорогой вседорожник на бок, а то и совершил кульбит.

На нынешней выставке было немало разговоров о первом в истории AMI приезде именитых итальянцев – «Феррари» и «Мазерати». Увы, большинство посетителей они разочаровали: за ограждение стендов дозволяли заходить лишь журналистам. Зато свои оказались гораздо демократичней: можно было «порулить» даже в «Порше» или «Майбахе», в последнем, правда… не запуская мотора.

«БЫЧКИ» В ГОРОДЕ

ВАЗ традиционно выставляется в Лейпциге. Пожалуй, слишком традиционно: кроме совсем не нового «десятого» семейства, воображение бюргеров должна была поразить… «Нива-Тайга» (то есть ВАЗ-21214) с симпатичным надувным жирафом, выглядывающим через люк в крыше. Позвольте, но ведь этот автомобиль собирались делать в Казахстане? Представителя импортера вопрос поставил в тупик: «Найн, найн, майне херрен, этот автомобиль я получил, как и раньше, из Тольятти». Ясность внесли соотечественники. Оказывается, в связи с ажиотажным спросом на короткую «Ниву», возникшим в ожидании прекращения производства, на ВАЗе продлили ей жизнь, по меньшей



Еще пара градусов и… борт придется красить. Хотя за рулем профи, пассажирам предлагают письменно отказаться от претензий.



Надпись «Эко-кар» настолько поразила, что невольно захотелось посмотреть, есть ли у «Лады» бензобак.

«Дайхатсу XL-C» – «великолепный компакт» – добрался до Европы.

мере, до октября. А почему нет хотя бы «Калины»? Увы, оказывается, по правилам автосалонов новый серийный автомобиль можно показывать не ранее чем за шесть месяцев до начала продаж. Так что дебют «Калины» за рубежом состоится в Париже.

«Десятки», несмотря на надпись «Эко-кар» (тут вам и Евро III, и цена – 7 тысяч евро), не слишком привлекают немцев. Большинство довольствуется более экономичными и компактными, зато современными и безопасными автомобилями.

Неожиданная лейпцигская премьера – московские «бычки». АМО «ЗИЛ», видимо, надеется привлечь внимание самых расчетливых бюргеров… Кстати, «нашего» в городе увидел лишь один раз: видавшую виду «пятерку» с местным номером, украшенную… портретом Че Гевары.

ОСЕДЛАВ БУДУЩЕЕ

Очевидно, чтобы зарядить посетителей выставки ожиданием встречи с необычайным, прямо за входом предлагали прокатиться на одноосном электромобиле «Сигуэй Хьюман Транспортер». Разумеется, мы не удержались от, пожалуй, первого для российских автомобильных журналов тест-драйва «гироскопически стабилизированной платформы». «Сигуэй» послушно выполнял не слишком резкую «переставку», разворачивался

на месте вокруг вертикальной оси, демонстрируя великолепную маневренность. Особенно увлекательно писать замысловатые восьмерки между плотно расставленными конусами. В общем, отдавать машинку не хотелось. И как только Джордж Буш сумел свалиться с такого послушного «гиробицикла»?

После такой машины концепт «Дайхатсу XL-C» выглядел немного прозаично. Хотя создатели машины несколько загадочно характеризуют ее дизайн: «спереди – вполне японский, сзади – практически итальянский». А буквы XL вовсе не насмешка над маленьким автомобильчиком, они означают – «Эксцеллент Компакт». Малыш с 47-сильным мотором весит всего 800 кг и уже в конце года станет серийным у себя на родине.

В ПОИСКАХ АЛЬТЕРНАТИВЫ

Немцев все настойчивее пытаются приучить к «бивалентным» автомобилям, работающим как на бензине, так и на сжатом природном газе. Внушительные баллоны уже научились прятать, не отнимая места в багажнике. В крайнем случае их «сворачивают» в тор и кладут вместо запасного колеса, которое заменяют баллончиком герметика. В классе двухтопливных мировую премьеру в Лейпциге справил предсерийный прототип «Опель-Комбо Тур 1,6 CNG». А за серийные уже «газенвагены» агитируют рублем, вернее евро, предлагая любому, купившему такую «Зафиру» или «Астру-Караван», бесплатный навигатор ценой 2000 евро.

Полку машин с силовыми агрегатами, где в паре с ДВС трудится один или два электромотора, вновь прибыло. Наряду с «Тойотой-Приус» (она стала в Лейпциге «Целесообразным автомобилем года»), «Хондой», «Лексусом-RX400h» представили новые машины, построенные по тому же принципу. Разница в схемах взаимодействия электрической и поршневой составляющих.

Например, в «Субару-B9SC» 100-киловаттный электромотор (и только он) работает на скоростях до 80 км/ч. Дальше – «зона ответственности» оппозитного бензинового двигателя. В качестве буферной батареи применили новейшую марганец-литий-ионную «Ламилион». Бензиновый мотор не только тянет автомобиль на высоких скоростях, но и, конечно, подзаряжает аккумулятор.

«Сузуки» похвастался первым в мире гибридом в классе мини-автомобилей – длина двухместного малыша «Твин» всего 2,7 м, масса – 700 кг. Пока на родине его продают примерно по 9500 евро, а в Лейпциге прощупывают почву для экспорта. Расход топлива 685-кубовым мотором – всего 2,95 л/100 км. Это первый серийный прорыв за магическую трехлитровую планку для бензинового автомобиля.

Впрочем, на пятки «Сузуки» наступает «Хонда-IMAS», обещающая благодаря выдающейся аэродинамике (C_x=0,20!) и малой массе



Стенд дорожной полиции весьма мрачен: «Быстро поедешь – тихо понесут».



Дебютанты Лейпцига – «бычки» из Москвы в первый день были даже не до конца распакованы.



ВАЗ-21214 – машина для сафари на все времена. Жираф большой, ему видней.



Итальянским суперкарам в Лейпциге было, пожалуй, неуютно: никто из публики не подойдет, не погладит.



Особенность мировой премьеры бензогазового «Опеля» выдает лишь штуцер рядом с заливной горловиной.



«Сузуки-Твин» первым из серийных «бензиноядных» довольствуется менее чем 3 л на сотню.

«Субару-B9SC» – дальнейшее развитие всеобщей гибридизации: до 80 км/ч машину тянет лишь электричество.

обойтись всего 2,5 л бензина на сотню. Правда, это только концепт с углепластиковым кузовом, и его серийное производство, по крайней мере в ближайшее время, маловероятно.

Поначалу мне была не очень понятна такая озабоченность поиском альтернативы обычным автомобилям. Но будто специально под лейпцигскую выставку газета «Бильд ам Зонтаг» сообщила, что мы на пороге неожиданного нефтяного кризиса благодаря… китайцам. Запасов нефти у них нет (или почти нет), а автомобилизация и развитие промышленности идут полным ходом. То есть Поднебесная – очень «прожорливый» покупатель на сырьевом рынке, стремительно догоняющий, а в перспективе, возможно, способный обогнать мировых лидеров. Эксперты уже делают выводы: профессор Дуденхоффер, директор центра автомобильных исследований в Гельзенкирхене, считает, что к 2025 году дополнительным электросердцем обзаведется половина всех легковых машин.

НЕМНОГО НОСТАЛЬГИИ

На Лейпцигской выставке всегда организовывали историческую экспозицию. Не стала исключением и AMI 2004. На этот раз здесь представили 40 микроавтомобилей 1950-х годов. Вот они, почти забытые ныне «Гоггомобиль» и «Гутброд», «Ллойд» и «Мейра». Ряд ма-

«Субару-360» когда-то снискал популярность отличной системой охлаждения.



«Хонда-IMAS», конечно, хороша, но вряд ли станет серийной: уж больно дорога в изготовлении.



«Ллойд-LP600» – бодрый 45-летний старичок. [illegible] вал со своей хозяйкой [illegible]

шин, на которых полвека назад ездило большинство немцев, продолжают «Фульда», «Мессершмитт», «Цюндапп», «БМВ-Изетта» и крошка «Субару-360», знаменитая тем, что в 1958 году первой из японских автомобилей взобралась на гору Акаги, не... закипев. Это достижение помогло продать изрядное количество машинок с оппозитником объемом 360 см³ и мощностью 16 л. с. в рамках программы «маленький автомобиль для маленького человека».

Все микроветераны на ходу. Свидетельством тому – заботливо расстеленные под двигателями листы полиэтилена. Значит, масло не слито, можно заводить. Хозяйка симпатичного «Ллойда-LP600» рассказала даже о путешествии в 2000 году на мыс Нордкап (север Норвегии!), причем 25-сильная машинка тащила... жилой вагончик. Всего таких автомобилей выпустили 2000, этот – номер 8. В 1959 году он стоил 4330 марок. Сегодня, конечно, дороже.

Еще одна тематическая экспозиция связана со столетием автомобилестроения в Саксонии. Первый завод в 1904 году в Цвиккау построил Август Хорьх. Перед войной концерн «Ауто-Унион» стал вторым по значению в Германии, а после 1945-го в Саксонии выпускали «трабанты», «вартбурги» и «баркасы». Сегодня сюда вновь пришли гранды автомобилестроения, и теперь на «фольксвагенах», «порше» и БМВ можно было бы поставить табличку, украшающую экспозицию: «Born in Saxony!»...

ЗДРАВСТВУЙ, АВТОСАЛОН?

Евросоюз упорно расширяется на восток, а Лейпцигу очень хочется стать вровень с Франкфуртом или Женевой. У него, вроде бы, есть все данные, но уж больно плотно сверстано расписание крупнейших автошоу мира. Пустят ли в этот клуб новичка? □



«Хорьх-853» 1935 года достойно представлял довоенное величие восточно-германского автопрома. Теперь слава постепенно к нему возвращается.


РУСЛАН
ТЕСТ За рулем
РУС ЛАН



ВСЕ ЗВЕЗДЫ

ЮРИЙ НЕЧЕТОВ. ФОТО ГЕОРГИЙ САЛКОВ

КТО НА НОВЕНЬКОГО?

В начале весны в салонах российских дилеров появился «Фольксваген-Гольф» пятого поколения. К автомобилю, подарившему имя популярнейшему классу, отношение особое – 30-летняя история «Гольфа» и тираж в 22 миллиона сделали его своеобразным маяком и вечным раздражителем для конкурентов. Впрочем, нет недостатка в громких званиях и у соперников: «Пежо-307» и «Рено-Меган II» – обладатели титулов «Автомобиль года-2002» и «Автомобиль года-2003» соответственно. Четвертый в этой компании – бестселлер отечественного рынка «Форд-Фокус». Для сравнения взяли пятидверные хэтчбеки с бензиновыми моторами 1,6 л.

ОЧЕНЬ УСЛОВНЫЕ ЕДИНИЦЫ

Раньше все было просто – читаем у. е., понимаем «доллар». Сейчас в прайс-листах дилеров полная неразбериха: кто-то дает цены в привлекательных баксах, кто-то в дорогущих евро, иногда устанавливая собственный более низкий курс. У третьих единицы совсем условные – скажем, 30 рублей «за штуку» вообще без привязки к конкретной валюте. Может, пора перейти на рубли и не морочить покупателям голову? Впрочем, не будем забегать вперед паровоза: для сравнения все-таки переведем цены в доллары.

«ФОЛЬКСВАГЕН-ГОЛЬФ». Дилеры фирмы с недавних пор вернулись от евро к доллару. Однако, хоть в попугаях считай, «народный автомобиль» все равно самый дорогой в нашей компании – минимальная комплектация «трендлайн» обойдется в $20 430: ABS, четыре подушки безопасности, электроусилитель руля с восемью (!) предустановками обратной связи, передние электростеклоподъемники и кое-что другое. Тестовая комплектация «комфортлайн» на две с половиной тысячи дороже: легкосплавные диски, круиз-контроль, датчик дождя, зеркало с автоматическим затем-

VOLKSWAGEN GOLF V

■ Летом 2003 года дебютировало пятое поколение – трех- и пятидверный хэтчбек (ЗР, 2003, № 12).

■ Оснащается бензиновыми моторами 1,4 и 1,6 л или агрегатами серии FSI с непосредственным впрыском в цилиндры – 1,4; 1,6; 2,0 л. Есть и турбодизели – 1,9 и 2,0 л. Коробки передач – механические пяти- или шестиступенчатые или шестиступенчатые автоматические – «типтроник» и DSG.

■ Пока в России продают машины с обычным мотором 1,6 л и обе дизельные. Цены в стандартных комплектациях – от $18 433 за трехдверный «Гольф» 1,4 л Trendline до $30 674 за пять дверей, Comfortline, 2,0 TDI, «автомат».





Проемы задних дверей заужены внизу, при посадке приходится буквально елозить верхом на колесной арке.



Пенопластовые вкладыши толщиной 100 мм на треть уменьшили объем багажника «Гольфа» – до скромных 232 л.

нением. После установки противотуманок, раздельного климат-контроля, «музыки», зимнего пакета цена возросла до $27 050.

«ПЕЖО-307». Тоже не дешев, но «навороты» удорожают его не столь ощутимо. Базовая комплектация XR стоит $17 800: ABS, две подушки безопасности, электроприводы зеркал и передних стеклоподъемников, усилитель руля. На $1100 дороже вариант XS с шестью подушками и магнитолой. Добавляем климат-контроль, зимний пакет (омыватель фар, подогрев передних сидений), задние электростеклоподъемники – получаем $20 800. К сожалению, нашли только машину с «автоматом» (дороже на $1200), но подобный автомобиль с «механикой» уже был у нас на испытаниях, и для корректности мы приведем его характеристики.

«РЕНО-МЕГАН». Даже в минимальной комплектации «аутентик» за $16 960 готов предложить ABS, четыре подушки безопасности, борто-

вой компьютер, передние электростеклоподъемники и систему пуска двигателя без ключа. По уровню оснащения первой паре машин ближе комплектация Expression («Экспрессьон») за $18 200: противотуманные фары, омыватель фар, электроприводы зеркал и задних стеклоподъемников, датчики дождя и освещенности.

«ФОРД-ФОКУС». Всего годполтора назад цены начинались с невероятных $10 900. Сейчас число осталось почти без изменений, но единица измерения теперь евро, а это уже $13 000. Впрочем, как раз во время теста «фордовские» дилеры проводили акцию, установив свой курс евро на четыре рубля ниже официального – минимальная планка цены упала до $11 450. Комплектация «Амбьент» очень скромная: иммобилайзер, одна подушка безопасности, усилитель руля, аудиоподготовка. Чуть богаче «Комфорт» за $14 400 ($12 700 со скидками): центральный замок, кондиционер, электроприводы зеркал и передних стеклоподъемни-



PEUGEOT 307

■ Дебютировал в 2001 году с кузовами трех- и пятидверный хэтчбек. Позже семейство пополнилось универсалом (ЗР, 2002, № 9), купе-кабриолетом (ЗР, 2004, № 3), а теперь и седаном.

■ Оснащается бензиновыми моторами 1,4; 1,6; 2,0 л, а также турбодизелями 1,4; 1,6; 2,0 л (90, 107 и 136 л. с.). Коробки передач – пятиступенчатая механическая или четырехступенчатый «автомат».

■ Диапазон цен в России – от 13 200 евро за трехдверную машину в комплектации XR с мотором 1,4 л до 21 700 евро за пару дополнительных дверей, оснащение XSi и мотор 2,0 л.



В эту машину входишь, а не садишься – проемы рекордные по размерам. Жаль, что двери закрываются с вульгарным клацанием.



«Пежо-307» – рекордсмен по максимальной ширине проема и объему багажника, его отсек вместил 316 л мерных блоков.

RENAULT MEGANE II

■ Дебют второго поколения состоялся осенью 2002 года. Выпускается с кузовами трех- и пятидверный хэтчбек (ЗР, 2003, № 1), седан и универсал (ЗР, 2003, №11), купе-кабриолет (ЗР, 2004, № 3).

■ Оснащается бензиновыми моторами 1,1; 1,4; 1,6 и 2,0 л или турбодизелями 1,5; 1,9 л. Коробки передач – пяти- и шестиступенчатые механические или четырехступенчатый «автомат».

■ В России сертифицированы седан 1,4 или 1,6 л пятидверный хэтчбек 1,6 л. Цены последнего – от 13 900 до 16 950 евро – нижнему пределу соответствует тестовый автомобиль в комплектации Authentic.





Двери распахиваются широко, однако наружные ручки тугие, задний проем поджат аркой. Передние стойки ограничивают обзор.



Приятная округлость кормы сократила багажный отсек всего до 216 л и обусловила причудливую форму небольшого проема.

ков. Окраска металлик и зимний пакет (электрообогрев ветрового стекла и передних сидений) увеличили цену до $15 140 ($13 400 со скидками). Долго искать машину не пришлось – именно такой «Фокус» уже полтора года живет в редакции.

СТЕНДОВАЯ ОЦЕНКА

«ФОЛЬКСВАГЕН-ГОЛЬФ». Даже при поверхностном знакомстве отличное качество изготовления начинает оправдывать высокую цену: аккуратно подогнанные панели, ровные нитки зазоров, никакой ряби на зеркале лака. Небольшой диссонанс вносят лишь довольно высокое усилие закрывания дверей да узкие задние проемы.

«ПЕЖО-307». Коротеньким капотом и сильно наклоненным ветровым стеклом похож на однообъемник. Наименее убедителен по качеству подгонки кузовных элементов. Впечатление массового автомобиля усиливает расположенный на уровне груди острый необрезиненный угол передней двери.

«РЕНО-МЕГАН». Неизменно привлекает внимание необычной кормой. Очень тугие дверные ручки, при посадке вперед приходится беречь голову от твердых потолочных поручней, задний проем поджат колесной аркой.

«ФОРД-ФОКУС». Новая грань примелькалась и уже не режет глаз. Острым углом передней двери напоминает «Пежо», зато аккуратностью подгонки кузовных элементов не уступает «Мегану». Кое к чему надо привыкать – ключом здесь открывается не только лючок бензобака, но и капот.



FORD FOCUS

- Дебют состоялся в 1998 году, с осени 2001 года производится во Всеволожске (ЗР, 2003, № 3).
- В России выпускают пятидверный хэтчбек, седан и универсал. Силовые агрегаты: бензиновые моторы 1,6 и 1,8 л с пятиступенчатой механической коробкой передач или 2,0 л с четырехступенчатым «автоматом».
- Диапазон цен на хэтчбеки – от 10 620 евро за комплектацию Ambiente и 1,6 л до 15 690 за Ghia 2,0 л с «автоматом».
- На европейском рынке также представлены трехдверный хэтчбек, бензиновые моторы 1,4; 1,6 и 2,0 л, а также два турбодизеля 1,8 л (75-115 л. с.).

Я ТАМ СИДЕЛ

«ФОЛЬКСВАГЕН-ГОЛЬФ». Тщательно собранный салон плотно скомпонован вокруг водителя. Во всех без исключения боксах мягкие полиуретановые вкладыши, чтобы содержимое не гремело при движении. Интерьер создан без скидок на возможные огрехи технологии – вероятно, именно поэтому замечаешь даже минимальные несовпадения – например, чуть западающую крышку «бардачка».



По удобству посадки «Фокус» соперничает с «Пежо». Правда, глубоко упрятанные одинарные уплотнения не сохранят в чистоте проемы.



Пол багажника приподнят вкладышами, чтобы разместить запасное колесо в неглубокой нише «докатки». Результат – 280 л.



«Фольксваген-Гольф». Добротные материалы создают ощущение дорогого автомобиля: мягкий пластик, вставки под карбон, обтянутые натуральной кожей руль и ручник.



Спидометр размечен до 260 км/ч – намек на «заряженные» модификации в будущем?

Увеличенная на 67 мм (в сравнении с предшественником) колесная база добавила места задним пассажирам – теперь их колени не упираются в спинки.



РЕЗЮМЕ

«Фольксваген-Гольф» – солидный автомобиль в компактном кузове, качество соответствует цене.

(+) Отличное качество изготовления, богатое оснащение, обширный список опций, огромные диапазоны регулировки сидений, спокойные прогнозируемые реакции.

(–) Ограниченное быстродействие усилителя руля, чуть «вязкое» управление, высокая цена, зауженные задние проемы, небольшой багажник.



«Пежо». Стильный интерьер с вставками из анодированного алюминия, но пластик довольно жесткий, а «фиксирующие» вкладыши в боксах скользкие.



У «Пежо» самые симпатичные приборы, хотя у обоих «французов» спидометр оцифрован нечетными десятками: 10, 30, 50, 70 и т. д.

Сзади очень просторно, особенно в ширину. Задние кресла расположены достаточно высоко, а вот подлокотник низковат.



РЕЗЮМЕ

«Пежо-307» – стильные внешность и интерьер, просторная практичная машина.

(+) Большие дверные проемы, просторный высокий салон, удобные сиденья, вместительный багажник, комфортабельная подвеска.

(–) Среднее качество изготовления кузова, ограниченное быстродействие усилителя руля, «невидимый» капот, маленькие наружные зеркала.



У «Мегана» приборная панель весьма скромная, тахометр без красной зоны.

Наименее просторен сзади, хотя и здесь есть запас по коленям и голове. Борта ощутимо сужаются кверху, что неудобно при размещении втроем.





«Рено-Меган». Минимальная комплектация объясняет множество заглушек на передней панели и черно-серый пластик. Необычен П-образный ручник.

РЕЗЮМЕ

«Рено-Меган» – практичность отчасти принесена в жертву внешности, наиболее удобен в мегаполисе.

(+) Самая лучшая динамика, отличные тормоза, удобная посадка за рулем, хорошая плавность хода, оригинальная внешность.

(–) Малые усилия на органах управления, нестабильность на траектории, широкие передние стойки, маленький багажник с неудобным доступом.



Панель приборов незатейлива, тахометр также без красной зоны.

По просторности посадки «Фокус» лишь немного уступает лидерам, но задние подголовники и подлокотник отсутствуют.





«Форд-Фокус». Необычный дизайн панели, неплохое качество отделки, но вертикальная регулировка водительского сиденья отсутствует.

РЕЗЮМЕ

«Форд-Фокус» – популярность неслучайна, хороший автомобиль за умеренные деньги.

(+) Привлекательная цена, энергоемкая подвеска, стабильность на траектории, точные прогнозируемые реакции, удобные органы управления, широкая распространенность модели.

(–) Малый дорожный просвет, хорошо слышный шум шин, умеренная динамика, слабый ближний свет, неэффективная боковая поддержка сидений, непривычное открывание капота.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

	VW GOLF V	PEUGEOT 307*	RENAULT MEGANE II	FORD FOCUS
Весовые характеристики				
Снаряженная масса, кг	1324	1229	1233	1195
Нагрузка на ось, кг:				
переднюю	793 (60%)	755 (61%)	758 (61%)	743 (62%)
заднюю	531 (40%)	474 (39%)	475 (39%)	452 (38%)
Дорожный просвет, мм**	**150**	**155**	**145**	**130**
Динамические качества				
Разгон, с:				
0–40 км/ч	2,7	2,5	2,5	3,2
0–60 км/ч	5,3	5,0	5,0	6,1
0–80 км/ч	8,5	8,0	7,7	9,2
0–100 км/ч	13,1	12,1	11,8	14,6
0–120 км/ч	18,8	17,3	16,6	20,7
0–140 км/ч	27,5	25,0	24,7	31,0
0–160 км/ч	42,0	40,6	37,3	47,6
0–400 м	18,6 (119 км/ч)	18,1 (122 км/ч)	18,0 (123 км/ч)	19,4 (116 км/ч)
0–1000 м	34,5 (151 км/ч)	33,6 (154 км/ч)	33,1 (155 км/ч)	35,6 (147 км/ч)
Макс. скорость, км/ч	**172**	**182**	**181**	**175**
Погрешность спидометра, %	5,2	1,1	4,5	5,5
Эластичность, с:				
60–100 км/ч (IV)	12,8	11,3	11,4	13,2
80–120 км/ч (V)	18,4	18,0	16,4	21,1
Выбег, м:				
120–50 км/ч	1489	1432	1490	1511
50–0 км/ч	599	721	748	713
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	42,5	45,5	41,5	52,5
замедление, м/с^2	9,1	8,5	9,3	7,4

** Данные для машины с МКП. ** При снаряженной массе.*

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	VW GOLF V	PEUGEOT 307	RENAULT MEGANE II	FORD FOCUS
Противотуманные фары	● ($207)	●		
Омыватель фар	● (П*)	● (П**)		
Центральный замок	●	●	●	●
Электрообогрев ветрового стекла				● (П***)
Датчик дождя	●			
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	● / ●	● / ● (€105)	● /–	● /–
Электрозеркала	●	●		●
Регулируемая рулев. колонка	●	●	●	●
Подогрев сиденья	● (П*)	● (П**)		● (П***)
Круиз-контроль	●			
Кондиционер				●
Климат-контроль	● ($1715)	● (€1150)		
Аудиоподготовка			●	●
Аудиосистема	● ($415)	●		
Подушки безопасности (кол-во)	6	6	4	1
Трансформируемый багажник	●	●	●	●
Полноразмерное зап. колесо	●	●	●	●
Цена в стандартной комплектации	Comfort-line $22 904	XS €15 500	Authen-tique €13 900	Comfort €11 800
Цена тестовой машины с доп.оборудованием	$27 050	€17 045 ($20 800)	€13 900 ($16 960)	€12 410 ($15 140)

Пакет $512. **Пакет €220 *Пакет €370.*

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ







Сиденья «Гольфа» довольно жесткие и плотно держат тело. Вызывают уважение гигантские диапазоны регулировок водительского сиденья: почти четверть метра продольная и 100 мм вертикальная – любой верзила из НБА поместится! Правда, садиться ему придется в наколенниках – низко расположенный жесткий кожух рулевой колонки даже коротышке норовит поставить синяк. Сзади теперь не приходится обнимать ногами передние спинки, до них остается около 110 мм. Да и над головой еще 80 мм – более чем достаточно.

«ПЕЖО-307». Ощущение простора создают вогнутая передняя панель, уходящее куда-то вдаль стекло и высокий потолок – до него 150 мм. У «Пежо», пожалуй, самые удобные сиденья – в меру мягкие и комфортабельные. Передние оснащены подогревом, но разглядеть в основании кресла кнопку с индикацией непросто. Как и у «Гольфа», перчаточный ящик охлаждается кондиционером, а под передними креслами спрятана пара поддонов. Чуть непривычен, но вполне понятен пульт управления климатом. Особенности обзорности – невидимый капот и сдвинутые назад крохотные наружные зеркала.

«РЕНО-МЕГАН». Единственная машина в минимальной комплектации, поэтому самый скромный салон и неразрезное заднее сиденье. А вот цепляющийся за кресло хлипкий рычаг вертикальной регулировки води-

РАЗМЕРЫ САЛОНОВ

	VW GOLF V	PEUGEOT 307	RENAULT MEGANE II	FORD FOCUS
L_1	970–1190	970–1155	955–1130	930–1105
L_2	575–820	600–800	570–760	630–875
H_1	1030	1045	970	995
H_2	960	965	935	945
B_1	1385	1370	1370	1385
B_2	1300	1390	1340	1370
h_1	295–335	320–340	275–315	315
h_2	345	375	350	370
L_3	780–1690	825–1430	810–1490	790–1380
$B_{3\,min}$	1010	1030	1130	1040
$h_{4\,(погруз)}$	670	710	755	700
H_4	740	845	685	775
Объем багажника, л	232*	316	216	280*

**С пенопластовыми вкладышами под полом багажника.*





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	VW GOLF V	PEUGEOT 307	RENAULT MEGANE II	FORD FOCUS
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4204	4202	4210	4152
ширина	1759	1730	1775	1702
высота	1485	1510	1455	1460
база	2578	2608	2625	2615
колея спереди/сзади	1539/1528	1513/1497	1520/1515	1485/1475
Радиус поворота, м	5,4	5,5	5,2	5,5
Снаряженная масса, кг	1208	1176	1230	1180
Полная масса, кг	1800	1676	1740	1650
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,4	10,6	10,9	12,8
Максимальная скорость, км/ч	184	190	192	180
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/55	АИ-95/60	АИ-95/60	АИ-92/55
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):				
загородный цикл	5,6	5,8	5,6	5,6
городской цикл	9,8	9,5	9,1	9,6
Кузов	хэтчбек			
Количество дверей	5			
Число мест	5			
Объем багажника (VDA), л	350/1305	340/1330	330/1190	350/1205
Двигатель	бензиновый			
Расположение, число цилиндров	Р4			
Число клапанов	8	16	16	8
Рабочий объем, $см^3$	1595	1587	1598	1597
Степень сжатия	10,3	11,0	10,0	9,5
Мощность, кВт/л. с.	75/102	80/109	83/113	72/98
при об/мин	5600	5750	6000	5500
Крутящий момент, Н·м	148	147	152	140
при об/мин	3800	3900	4200	4300
Трансмиссия				
Привод	на передние колеса			
Коробка передач	М5			
Передаточные числа:				
I	3,46	3,42	3,73	3,58
II	1,96	1,81	2,05	1,93
III	1,28	1,28	1,39	1,28
IV	0,98	0,97	1,10	0,95
V	0,81	0,77	0,89	0,76
з. х.	3,18	3,58	3,55	3,62
Главная передача	4,53	4,69	4,07	4,06
Ходовая часть				
Подвеска	пружинная			
спереди	типа «Мак-Ферсон» со стабилизатором, на подрамнике			
сзади	многорычажная со стабилизатором, на подрамнике	продольные рычаги, упругая поперечина		многорычажная со стабилизатором, на подрамнике
Рулевое управление	реечное с усилителем			
	электрическим	электрогидравлическим	электрическим	гидравлическим
Тормоза:	с усилителем			
передние	вентилируемые дисковые			
задние	дисковые			барабанные
Размер шин	195/65R15			185/70R14
Системы	ABS, EBD, BA			–
ASR*		–	–	–

**Система контроля тяги.*

тельского сиденья, нечеткая работа фиксатора рулевой колонки, люфты подрулевых переключателей оправдания не имеют. Кресла с неплохой боковой поддержкой установлены довольно высоко, над головой всего от 20 до 70 мм, у виска маячит жесткий поручень.

«ФОРД-ФОКУС». Оригинальный дизайн, неплохое исполнение. Конечно, есть и признаки «бюджетности»: отсутствие подголовников второго ряда сидений, регулировки водительского кресла по высоте. Да и продольная регулировка самая короткая. Впрочем, даже достаточно рослый водитель легко найдет удобное положение, а до потолка останется около 90 мм. Здесь совсем немного места для мелочи: небольшой перчаточный ящик, углубление в «торпедо» да пара подстаканников. Хорош руль с утолщениями в зоне основного хвата и рифлением на обороте.

МАШИНА, ЧТОБЫ ЕЗДИТЬ!

Переднеприводная компоновка с поперечно расположенным силовым агрегатом – почти канон в малых классах. При равных рабочих объемах шестнадцатиклапанные моторы «французов» чуть мощнее и обеспечивают лучшую динамику – около секунды выигрыша в разгоне до сотни и на 10 км/ч более высокую максимальную скорость. Аутсайдер в динамических уп-



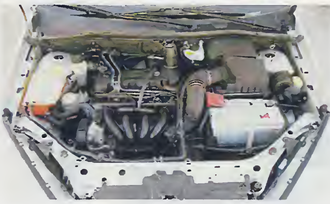
Пока под капотом «Гольфа» мотор с обычным впрыском, агрегаты FSI появятся в России после дополнительных испытаний.



Огромное ветровое стекло превратило моторный отсек «Пежо» в неширокую щель. Защита снизу отсутствует.



У «Мегана» самый мощный мотор – 113 л. с. и наиболее красивая его «упаковка» – видно, что здесь основательно поработал дизайнер.



Основная проблема «фордовского» мотора 1,6 л – малый ресурс свечей, всего 5–7 тыс. км на отечественном бензине.

ражнениях – «Форд-Фокус» с наименее мощным восьмиклапанником и самыми длинными передачами. Да и тормоза – а только у него сзади стоят барабанные – слабее других.

«Фольксваген» и «Форд» отыгрываются на совершенстве шасси – сзади у них сложные многорычажные подвески с эффектом подруливания. Машины очень стабильны на траектории, надежны и предсказуемы, в повороте держатся до последнего, а если уж водитель слишком переборщил со скоростью – потихоньку сползают наружу. «Пежо» похож на них мягкими реакциями, а вот «Рено-Меган» – полная противоположность. Верткий, резкий в откликах, он при первой же оплошности водителя проваливается в глубокий занос. Добавляет адреналина и очень легкое управление – педали и руль. А вот у «Гольфа» усилитель иногда не поспевает за резким движением баранки – этому автомобилю больше по нраву шоссе, чем серпантины. Кроме того, отклик на педаль акселератора здесь несколько замедленный. Между прочим, у всех машин – усиленные подвески с увеличенным дорожным просветом, хотя у почти отечественного «Форда» мы намерили всего 130 мм под мощной защитой картера.

Я Б КАКОЙ-НИБУДЬ КУПИЛ

А какой все-таки лучше? Если суммировать впечатления, то солиднее и богаче других «Фольксваген-Гольф», ценники не врут. Если привыкли к роскоши, пусть умеренной, и можете себе позволить – вам можно только позавидовать. Французская пара выделяется стильным дизайном, при этом «Пежо-307» заметно функциональнее, зато «Рено-Меган» радует живостью характера, порой граничащей с резкостью. «Форд-Фокус» может предложить ничуть не меньше «французов», но обладает сильнейшим козырем – привлекательной ценой в минимальной комплектации. Хороший вариант для тех, у кого денег в обрез, а хочется выглядеть не хуже других. □

В проведении теста приняли участие Анатолий Карпенков, Андрей Кочетов, Сергей Клочков, Анатолий Фомин.

Автомобили на тест предоставлены автосалонами «РУС-ЛАН», тел. 431-31-22 («Фольксваген-Гольф»), «АРМАНД», тел. 956-44-44 («Пежо-307»), «АВТОМИР», тел. 232-93-74 («Рено-Меган»).



СЕМЬЯНИН В ЛЬВИНОЙ ШКУРЕ

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ. ФОТО АВТОРА И «ПЕЖО»

Во Франции к классификации автомобилей подходят просто, особо не церемонясь, хотя и учитывают их назначение, габариты, другие особенности. Есть у них автомобили городские, есть мини-вэны, есть машины семейные... Однако никто не мешает, скажем, на городском авто поехать в деревню, а в компактном перевозить объемные грузы. И уж конечно, для управления «семейным» вовсе не требуется предварительно жениться или выйти замуж.

Как бы то ни было, статистика продаж «семейных» машин имела явную тенденцию к снижению. Но может, в данной категории за последнее время не было ничего выдающегося? Что ж, появление «Пежо-407» лишает подобные объяснения почвы.

ЗАМЕТКИ ФЕЛИНОЛОГА

Поле, на котором 407-й предстоит доказывать свои добродетели, для самой компании не просто один из сегментов рынка, на котором «Пежо» традиционно была сильнее других. Передо мной, сверкая синим лаком, стояла сама трепетная надежда известной марки.

Первое, что обращает на себя внимание, так это выразительная, даже немного страстная решетка радиатора. Кто-то скажет, что ее форма – дальнейшее развитие рестайлинговой версии «Пежо-406 Купе», но, на мой взгляд, она как две капли воды похожа на аналогичный элемент «Феррари-612 Скальетти». (Как известно, ателье «Пининфарина» активно сотрудничает и с «Пежо», и с «Феррари»). А может, это сознательный ход французских дизайнеров, которые особенно хотели подчеркнуть спортивный характер новой модели.

Еще бросаются в глаза большой передний свес, продиктованный соображениями пассивной безопасности (из-за него передняя часть кажется непомерно длинной), и огромное ветровое стекло. Кто знает, может, благодаря конструкции носовой части 407-я получит пять звезд на тестах EuroNCAP. Так или иначе, эти элементы задали основные пропорции кузова. Чтобы остаться в размерах, присущих классу, от идеи увеличить багажник пришлось отказаться.

Главный дизайнер «Пежо» Жерар Вельтер отмечает, что новой 407-й присущи в большей степени динамизм и кошачьи черты. Мне и вправду показалось, что в профиль линия крыши напоминает выгнутую кошачью спину. А раскосые глаза-фары, заходящие далеко на капот? А пятиспицевые колесные диски – чем не пять подушечек на лапах? Да и геральдика с огромными львами на капоте и крышке багажника подчеркивает преклонение создателей перед царем зверей.

НАШЕСТВИЕ ДИЗЕЛЕЙ

Под стать живым сородичам, львы автомобильные также отличаются завидными резвостью и запасом мощности благодаря набору из восьми двигателей (четыре дизельных и четыре бензиновых), предлагаемых для «Пежо-407». Наиболее мощный мотор – 3-литровый бензиновый V6 развивает 211 л. с. и комплектуется шестиступенчатым «автоматом», который впервые появится на переднеприводном автомобиле с поперечным расположением двигателя. Но дизель с турбонаддувом, созданный в сотрудничестве с «Фордом», кажется, еще интереснее. При объеме 2,7 л он выдает 200 л. с. Однако прежде чем устроиться под капотом у 407-й, что произойдет только в будущем году, ТАКОЙ двигатель появится на «Ягуаре S-тип» и «Пежо-607». Учитывая растущую популярность дизелей в Европе, интересно было познакомиться с самым популярным, как ожидают, мото-



Главный дизайнер «Пежо» Жерар Вельтер
(Gerard Welter):

Когда задумываются над дизайном нового автомобиля, то прежде всего обращают внимание на историю марки, на ее имидж: основываясь на этом, машине придают спортивность или какие-то другие оттенки. Для «Пежо» все основано на имидже льва – царя зверей. Лев – это тот генетический код, который позволяет дизайнерам «Пежо» выстроить целое. Нам остается организовать пространство вокруг эмблемы.

Чтобы машина выглядела современно, нужно вначале поработать над линией капота, переходящей в ветровое стекло, которое должно быть обязательно большим и стремительно наклоненным. Тогда мы получаем ту выразительность, которая влияет на весь остальной облик.

Итальянские дизайнеры из «Пининфарины» – постоянные консультанты «Пежо». Но мы привлекаем и других специалистов, чтобы учесть как можно больше точек зрения. Тем не менее, над коренными вопросами дизайна в «Пежо» всегда работали самостоятельно и находили лучшие решения. Вот почему наши машины выразительны и привлекательны.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	1,8	2,0	2,2i	3,0	2,0 HDi
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	4676				
ширина	1811				
высота	1455				
база	2725				
колея спереди	1552			1560	
колея сзади	1518			1526	
Радиус поворота, м	5,9				
Снаряженная масса, кг	1400	1415	1516	1585	1541
Полная масса, кг	1980	1995	2075	2140	2110
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,9	10,3	10,1	9,2	11,0
Максимальная скорость, км/ч	200	212	220	235	208
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/66				ДТ
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):					
загородный цикл	6,0	6,4	6,8	7,0	5,3
городской цикл	11,3	11,4	12,9	14,5	9,2
Кузов	седан				
Количество дверей	4				
Число мест	5				
Объем багажника (VDA), л	407				
Двигатель	бензиновый				дизельный
Расположение, число цилиндров	P4			V6	P4
Число клапанов	16			24	16
Рабочий объем, см³	1749	1997	2230	2946	1997
Степень сжатия	10,8	10,8	10,8	10,9	17,6
Мощность, кВт/л. с.	85/116	100/136	116/158	155/211	100/136
при об/мин	5500	6000	5650	6000	4000
Крутящий момент, Н·м	160	190	217	290	320
при об/мин	4000	4100	3900	3750	2000
Трансмиссия					
Привод	передний				
Коробка передач	M5	M5	M6	A6	M6
Ходовая часть					
Подвеска: спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон» с цапфой				
сзади	независимая многорычажная				
Рулевое управление	реечное с электрогидроусилителем				
Тормоза:	гидравлические с усилителем и ABS				
передние	дисковые вентилируемые				
задние	дисковые				
Размер шин	205/60R16		215/55R17		205/60R16

ром для 407-й – объемом 2,0 л, 136 л. с., комплектуемым шестиступенчатой механической коробкой.

Но прежде чем попробовать «царя зверей» на ходу, осваиваюсь с интерьером. Никаких новомодных козырьков в центре панели, никаких цифровых приборов – только стрелки на хорошо читаемых циферблатах. Все очень строго и академично. Дисплеи навигационной системы и климатической установки соседствуют в едином блоке справа от водителя на уровне приборного щитка.

С комфортом устроиться за рулем не представляет никакого труда.



Наиболее типичная отделка салона – черная с вставками из алюминия, который придает спортивность. Электрорегулировки сиденья на заказ оснащают блоком памяти, запоминающим индивидуальное положение сидений и боковых зеркал.

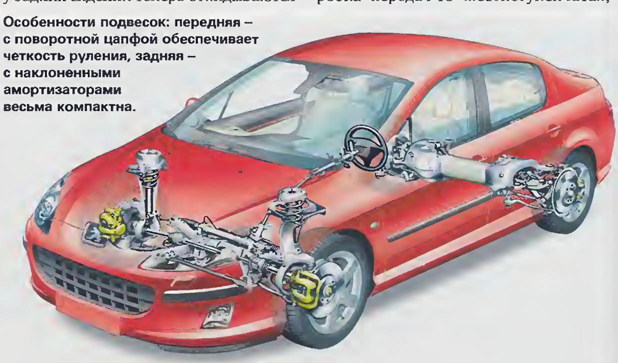




Отсутствие тоннеля на полу делает удобнее посадку сзади, где предусмотрено три места. Мне довелось проехаться сзади третьим. Скажу честно, опасался, что будет теснее. В сравнении с предшественницей места для ног задним пассажирам оставили чуть меньше, но замечу, что в большинстве машин удобства задних пассажиров зависят от габаритов сидящих спереди. Зато у задних сидений теперь откидываются не только спинки, но и подушки – легче стало разместить удлиненные грузы при сохранении пассажирских мест.

КОНСТРУКТОРЫ ВЫПУСКАЮТ КОГТИ

Завожу мотор, привычным движением включаю задний ход (мне нужно было сначала развернуться) – и нате: машина дергается и глохнет. Ай-ай-ай, коробка передач-то шестиступенчатая,



Особенности подвесок: передняя – с поворотной цапфой обеспечивает четкость руления, задняя – с наклоненными амортизаторами весьма компактна.



Стремительный 407-й невольно ассоциируется с бегом льва, преследующего добычу.

чтобы включить заднюю, нужно подтянуть стопорное колечко. Я же автоматически включил ...шестую.

Больше ошибок не повторял. И «Пежо-407» меня не разочаровала. Напротив, разгоняясь и направляя машину в вираж, ощущал уверенность, что новинка с эмблемой льва на радиаторе может служить образцом поведения на дороге.

Негромкий звук дизеля на холостых оборотах мгновенно растворялся, стоило тронуться с места. Уже после третьей передачи начинался полет – стрелка спидометра переходила сотенный рубеж. Машина шла необычайно легко и, наверно, так же легко разменяла бы вторую сотню. Но разгоняться до максимальной скорости 208 км/ч я не стал – не было подходящих условий.

Мне довелось водить 407-ю по сухому и по мокрому асфальту, по прямым и кривым разного радиуса, тормозить на сухом и мокром покрытии в повороте и на прямой. Впечатление таково: чем труднее задачу ставишь перед машиной, тем успешнее она с ней справляется.

Во многом это заслуга подвески. Передняя выполнена по современной схеме с поворотной цапфой. Функции отбоя подвески и поворота управляемых колес в ней разделены, что обеспечивает повышенную четкость руления и уверенность в прохождении поворотов. На 3-литровых версиях предусмотрено изменение жесткости каждого из амортизаторов в зависимости от характера движения. Тогда поведение машины на дороге станет еще более дисциплинированным. Задняя многорычажная подвеска «Пежо-407» интересна тем, что пружины и амортизаторы сильно наклонены вовнутрь: тем самым достигается экономия места в багажнике.

Известно, что дожди нечасты в саванне. Поэтому трудно вообразить, как охотятся львы в непогоду, да и охотятся ли вообще. Интересно, как скользят их лапы по раскисшему грунту? И ведь обходятся без ABS и ESP. Современные автомобили невозможно представить без этой электроники, вопрос только в быстроте процессоров и отлаженности программ. По первым впечатлениям, ESP новейшего поколения, управляющая торможением каждого колеса в отдельности и снабженная контроллером стабилизации курса, немедленно улавливает и компенсирует недостаточную или избыточную поворачиваемость автомобиля (разумеется, в рамках законов физики). Однако почувствовать это можно только в сравнении с другими автомобилями.

Немало сделано и в области пассивной безопасности. Девять надувных подушек, включая ту, что под рулевой колонкой. Специальные зоны деформации в передней части, в том числе и для предотвращения травм пешеходов. Обыватель, даже в львиной шкуре, должен чувствовать себя защищенным и не обижать других.

Два дня я ездил в автомобиле категории «семейный», но ни разу не смог упрекнуть его в том, что он недостаточно скор или медлит с поворотом. Ни на миг не покидало ощущение спортивного азарта, заложенного в «Пежо-407» еще на генетическом уровне. Да с какой стати я вбил себе в голову, будто львиная мощь стала заложницей французской классификации и диссонирует с определенным социальным положением? В конце концов, львы ведь тоже живут семьями. И от этого не перестают быть львами. □

ЧУВСТВО ПРЕВОСХОДСТВА

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО АВТОРА И ФИРМЫ «АУДИ»

Мы говорим бизнес-седан, подразумеваем – немецкий. Ничего удивительного, в этом сегменте рынка позиции автомобилей из Германии всегда были сильны. Конкуренты из Швеции, Японии и Америки заметно отстают если не по техническому уровню, то по возможностям комплектации и гамме моторов.

«Прапрапрапрадедушка» нынешнего А6, «Ауди-100» увидел свет в 1968 году. С тех пор сменилось четыре поколения «сотки» и два – А6. «Мерседес-Бенц» и БМВ обновили свои «средние» седаны в прошлом году, «Ауди» запоздал меньше чем на год – новый А6 представили прессе в Милане.

БОЛЬШЕ – ЛУЧШЕ?

Автомобилям свойственно расти. Но размеры салонов все-таки не поспевают за габаритами машин. Салон нового «Ауди-А6» стал не только на 23 мм шире, но и на 10 длиннее. Впрочем, при увеличенной на 83 мм колесной базе это довольно скромный прирост. Зато 112 л добавились в багажном отсеке. Новый автомобиль, выросший на 120 мм в длину и 45 в ширину, стал самым большим в классе, вплотную подойдя по габаритам к представительским машинам.

В отличие от алюминиевого А8, у «Ауди-А6» традиционный стальной ку-



зов. Но, как и у предшественника, из легкого металла изготовлены капот, передние крылья и передняя панель моторного отсека. «Ауди-А6» на 30–50 кг тяжелее земляка-соперника – БМВ 5-й серии. Это очень хороший результат для столь крупного автомобиля. Дополнительные килограммы, по заверениям конструкторов, пошли на увеличение жесткости кузова (на 34%) и повышение пассивной безопасности, включая требования будущего стандарта по удару сзади.

«СПОРТКОМФОРТ»

Против обыкновения, после официальной пресс-конференции вопросов о «шестерке» хватало. Если «Ауди-А6»



Увеличенная колесная база и вынесенные вперед колеса придают «Ауди-А6» новые пропорции, напоминающие флагманский А8. Средний класс «Ауди» выделяют более динамичный силуэт и оригинальная подштамповка на дверях.

позиционируют как самый спортивный в классе, то почему так много внимания уделено качеству материалов отделки и новейшему оборудованию салона? Почему автомобиль настолько вырос в размерах? Почему нет, например, адаптивных амортизаторов или переменного передаточного отношения в рулевом механизме?

Впрочем, кое-что вскоре появится: в будущем году – адаптивная пневмоподвеска и круиз-контроль. А вот о размерах и внешности стоит поговорить отдельно. У прежнего А6 была недостаточная маневренность, особенно на фоне заднеприводных соперников. Нынешний автомобиль скомпонован по-другому, его расширенная колея допускает большие углы поворота колес. Вынесенные вперед колеса сократили передний свес, улучшили развесовку и управляемость. Так что увеличение размеров «платформы» – во благо. Оформлением передней части машина напоминает топ-модель «Ауди» – А8 с двенадцатицилиндровым двигателем. Лестная ассоциация. Сзади же «Ауди-А6» не похож ни на одну из моделей концерна благодаря оригинальным фонарям и контуру крышки багажника. Именно в этом ракурсе А6 чаще всего будут видеть на автобанах – благо его тягу к высоким скоростям ограничивают только дорожные знаки.

Забегая вперед, констатирую: на всех опробованных А6 комфорт в движении высочайший. Скорости под двести обыденны для подобных машин, и только приоткрыв стекло, ощутишь ураганный напор ветра: 40–50 метров



Дисплей высокого разрешения системы MMI хорошо виден при различном освещении, а ее интерфейс весьма удобен для освоения.



Передние подушки – с двухступенчатым режимом срабатывания в зависимости от скорости столкновения. Всего эйрбэгов десять.

в секунду. Кстати, как и у старшего A8, днище полностью закрыто аэродинамическими панелями, оставлены лишь воздухозаборники для охлаждения агрегатов трансмиссии. Результат – впечатляюще низкий уровень шума и аэродинамического сопротивления C_x=0,28. Для сведущих в аэродинамике сообщу другую цифру: произведение C_x на площадь миделя – 0,633. В отличие от первой, ее публикуют не столь охотно, а именно она определяет реальное сопротивление.

ДВА ИЛИ ЧЕТЫРЕ?

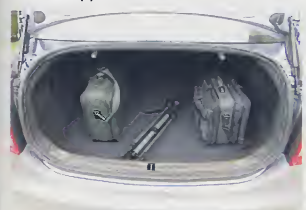
В аэропорту Милана коллеги-журналисты быстро расхватывали ключи от машин. Что досталось мне? Автомобиль с новым бензиновым мотором 3,2 л, механической коробкой передач и приводом на передние колеса. Впрочем, ощутить на деле разницу с полноприводным, похоже, негде – трасса тест-драйва проложена по загородным дорожкам, и лишь малая часть ее захватывает скоростную автостраду. Заснеженный горный серпантин? Поздновато – снег остался только на горнолыжных курортах.

Подогнать «под себя» рабочее место становится все сложнее. К многочисленным регулировкам сиденья, включающим боковую поддержку и поясничный подпор, надо добавить электрически регулируемый в двух направлениях руль и настройки системы MMI

«Шестерка» объемом 3,2 л с регулируемыми фазами, изменяемой длиной впускного трубопровода и давлением впрыска до 10 МПа впечатляет отличной тягой и экономичностью.



Новый дизель V6 оснащен аккумуляторной системой впрыска с пьезоуправлением. Количество фаз может достигать пяти (!).



Багажный отсек объемом 546 л вывел «Ауди-А6» в лидеры по этому параметру.

(мультимедиа интерфейс), ответственной за навигацию и аудиосистему. И, разумеется, не забыть зеркала заднего вида. Конечно, можно просто прыгнуть за баранку и очертя голову нестись от одного пункта маршрута к другому, но разве так дегустируют изысканное блюдо?

Визуально место водителя безупречно. Разве что приборы под общим стеклом кажутся слишком «плоскими» и излишне бликуют. Ни глазом, ни ощупью не найти следов оптимизации затрат. Кстати, нет и ручника ни в виде рычага, ни в виде педали – его заменила кнопка электромеханического привода…

Впечатления от мотора исключительные: он не страдает вялостью «снизу» и легко раскручивается до 7500 об/мин. В любом диапазоне от 1000 до 7000 об/мин переключение передач – скорее выбор водителя, чем необходимость. Звук двигателя не давит на уши даже у красной черты тахометра. Порадовали и цифры, и ощущения. По заявленной характеристике автомобиль набирает сотню меньше чем за семь секунд – похоже на то. А средний расход, если верить компьютеру, чуть более 12 л/100 км – совсем неплохо для упражнений в разгоне вперемежку с пятикилометровой пробкой.

В меру острый руль лишен излишней чувствительности, но вовсе не «пуст», и «Ауди-А6» уверенно прописывает плавные виражи. И все же скорости за 150 км/ч предъявляют еще более строгие требования.

С более скромным бензиновым мотором 2,4 комфорт остается прежним, только разгон до 100 км/ч длится на пару секунд дольше. Диапазон мотора явно поскромнее, но и тут с 2000 до 6000 сожалеть не приходится. И все же самое вкусное припасем на десерт – это турбодизель.

СУПЕРДИЗЕЛЬ

Популярность «двигателей с воспламенением от сжатия» в Европе – не только следствие высоких цен на бензин, но и, представьте себе, – требование любителей активной езды. «Задушенность» бензиновых моторов экологическими требованиями подталкивает к поиску двигателей, моментально реагирующих на педаль газа, – таковыми ныне стали дизельные моторы с наддувом. Новый трехлитровый дизель «Ауди-А6» это подтверждает. Крутящий момент (450 Н·м) даже больше, чем у бензиновой «восьмерки». Шестиступенчатый «автомат» мог бы реагировать не столь активно – интенсивность разгона в плотном потоке просто пугает. Но когда правая нога привыкнет «педалировать» столько, сколько нужно, вопросов к дуэту «мотор-коробка» уже не возникает.

Пожалуй, единственная претензия к этому автомобилю – более «задумчивое» рулевое управление. Оно располагает скорее к езде по прямой, чем к крутым виражам.

ГОВОРИТЕ ПО-РУССКИ!

Премьера нового «Ауди-А6» в России назначена на 10 июня. Конкретных цен в момент подготовки материала еще не было. А вот гамма модификаций определилась. «Шестерки» с непосредственным впрыском бензина у нас продаваться не будут – до тех пор, пока каче-



Особое внимание при доводке «Ауди-А6» уделили аэродинамике и виброакустике.

ство отечественного топлива не станет приемлемым для новейшей техники. Предлагаются: 2,4-литровый бензиновый мотор с шестиступенчатой коробкой передач и передним приводом, 3-литровые бензиновые А6 со «старым» мотором и вариатором (привод на передние колеса) или «кваттро» с гидромеханическим автоматом, а также бензиновый V8, 4,2 л с полным приводом и «автоматом» и трехлитровый турбодизель.

«Ауди-А6» – удачный автомобиль и, несомненно, будет неплохо продаваться на волне нынешнего подъема российской экономики. Но его бортовой компьютер и система MMI пока не говорят по-русски. Или деятели бизнеса не испытывают трудностей с английским или немецким? Стоит усомниться. Впрочем, конкуренты «Ауди» с этим тоже не торопятся. Сможет ли новый «Ауди-А6» взять на борт тех, кто разочарован авангардным дизайном от Криса Бэнгла, или традиционный подход сегодня не в моде? Едва ли такое можно предполагать всерьез. Преемственность дизайна дает автомобилю из Ингольштадта врожденное чувство превосходства. □



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

AUDI A6	2,4	3,2FSI	4,2 Quattro	3,0 TDI Quattro
Общие данные				
Размеры, мм: длина	4916			
ширина	1855			
высота	1459			
база	2843			
Радиус поворота, м	5,9			
Снаряженная масса, кг	1525	1540	1745	1765
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,9	6,9	6,1	7,3
Максимальная скорость, км/ч	231	250	250	243
Топливо/ запас топлива, л	АИ-95/ 70	АИ-95/ 70	АИ-98/ 80	дизельн./ 80
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100): загород. цикл	7,1	7,1	8,8	6,3
городск. цикл	14,3	14,3	16,5	11,8
Кузов	несущий, седан			
Количество дверей	4			
Число мест	5			
Объем багажника (VDA), л	546			
Двигатель	бензиновый			дизельн.
Расположение, число цилиндров	V6	V6	V8	V6
Число клапанов	24	24	40	24
Рабочий объем, см³	2393	3123	4163	2967
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	130/177 6000	188/255 6500	246/335 6000	165/225 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	230 3000–5000	330 3250	420 3500	450 1400–3250
Трансмиссия				
Привод	на передние колеса		на все колеса	
Коробка передач	M6	M6	A6	A6
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	независимая многорычажная			
сзади	независимая многорычажная			
Рулевое управл.	реечное с регулируемым гидроусилителем			
Тормоза: передние	дисковые вентилируемые			
задние	дисковые	дисковые вентилируемые		
Размер шин	205/ 60R16	225/ 55R16	225/ 50R17	225/ 55R16
Системы	ABS, ASR, ESP, EDL*			

** Автоматическая блокировка дифференциала.*

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Противотуманные фары	•
Иммобилайзер	•
Центральный замок	•
Электростеклоподъемники (перед./зад.)	•/•
Электрозеркала	•
Регулируемая рулевая колонка	•
Электрорегулировки сиденья	•
Подогрев сидений	•
Кожаный салон	•
Климат-контроль	•
Аудиосистема + MMI	•
Натяжители ремней	•
Подушки безопасности (кол-во)	10
Трансформируемый багажник	•

Благодаря скругленному передку и покатой линии капота и ветрового стекла заметно улучшилась аэродинамика.

В МАЛЫШОВУЮ ГРУППУ

СЕРГЕЙ МИШИН. ФОТО АВТОРА

Впервые об этой машине мы рассказали в прошлогоднем августовском номере ЗР, когда она существовала лишь в эскизах. Посетителям Московского автосалона представили прототип, а сейчас перед нами первый ходовой образец. Теперь можно оценить, насколько обновленная машина отличается от привычной «Оки».

ВНЕШНОСТЬ

«Ока-2» заметно ярче и современнее предшественницы. Покатый капот улучшил не только обзор, но и аэродинамику. Массивные бамперы визуально составляют единое целое с блок-фарами и задними фонарями, поэтому не утяжеляют облик маленького автомобиля. Выполненная заодно с бампером решетка радиатора тоже смотрится органично. А вот практичность такого решения будет зависеть от цены на деталь. Расширенные выштамповками колесные арки позволили вписать в маленький кузов 13- и даже 14-дюймовые колеса.

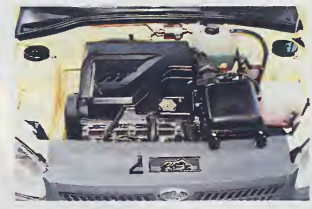
Архитектурное решение двери задка унаследовано от предшественницы: разъем проходит по боковинам кузова и по крыше, то есть вне зоны аэродинамического разрежения. Такое решение снижает вероятность подсоса в салон дорожной пыли и выхлопных газов.

Современные технологии постройки силового каркаса кузова дошли и до «Оки»: теперь все стекла (кроме, естественно, опускных) – вклеенные. «Десяточные» ручки дверей взамен не очень удобных кнопок, наружные зеркала с обеих сторон и две щетки на ветровом стекле удачно дополняют нарядную внешность. Более аккуратная пробка бензобака больше не режет глаз дешевизной. Развитые пороги – не дизайнерский изыск, а требование безопасности: основательнее защита от бокового удара. В «мирное» же время они защищают двери от «шприцев» воды и грязи из-под передних колес.

В ДВА ЦВЕТА

Внутри сразу бросается в глаза единая двухцветная гамма обивок дверей, боковин и сидений. В том же стиле решена и облицовка приборной панели. Яркий голубовато-зеленый оттенок создает ощущение просторного салона и поднимает настроение. Обивка потолка – формованная, с плафоном по центру. Отметим более «человеческие» сиденья и удобные подголовники, практически не ухудшающие обзорность.

Панель приборов обзавелась вещевым ящиком, клавишами с подсветкой и вращающимися рукоятками управления отоплением и вентиляцией. Предусмотрено место для радиоприемника. Комбинация приборов функционально не изменилась, но благодаря ровной полукруглой шкале читать спидометр удобнее. На дверных обивках – объемные карманы, решетки динамиков и пока еще макетный блок управления электропакетом (стеклоподъемники, блокировка замков дверей и даже привод регулировки зеркал).



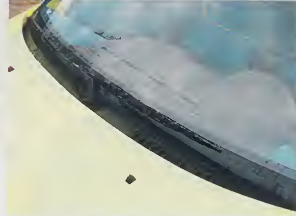
Под капотом уместился четырехцилиндровый ВАЗ-2111. Вакуумному усилителю места пока не хватило.



Новая светотехника и дополнительный стоп-сигнал работают на безопасность. Стекло задней двери – вклеенное.



Голого металла в багажнике не увидишь, да и полка стала солиднее и удобнее. Заднее сиденье, как прежде, складывается целиком.



О чистоте ветрового стекла теперь заботятся две щетки.

Несмотря на массивный передний бампер, объединенный с решеткой радиатора, визуально «Ока» стала легче.



Трудно признать в обновленной панели «оковскую». Самые заметные прибавления – перчаточный ящик и отсек для магнитолы.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	ВАЗ-11113	«ОКА-2»*
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3200	3450
ширина	1565	1540
высота	1400	1450
база	2180	2300
Снаряженная масса, кг	645	790
Время разгона 0–100 км/ч, с	24,0	13,0
Максимальная скорость, км/ч	130	180
Топливо/запас топлива, л	АИ-92/30	АИ-95/35
Расход топлива, л/100 км:		
при скорости 90 км/ч	4,6	5,5
при скорости 120 км/ч	н. д.	7,3
городской цикл	6,3	8,2
Кузов	хэтчбек	
Количество дверей	3	3
Число мест	4	4 (5)
Двигатель	карбюраторный	с распределенным впрыском (Евро II)
Расположение, число цилиндров	Р2	Р4
Число клапанов	4	8
Рабочий объем, см³	750	1499
Мощность, кВт/л. с.	24,3/33,0	51,5/70,0
при об/мин	5600	4800
Крутящий момент, Н·м	50,0	115,7
при об/мин	3000–3400	2800–3000
Трансмиссия		
Привод	передний	
Коробка передач	М4	М5
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Рулевое управление	реечное	
Тормоза:		
передние	дисковые	
задние	барабанные	
Размер шин	135/80R12	175/70R13, 175/60R14

*Предварительные данные.



В салоне преобладают светлые цвета. У задних сидений – удобные «прозрачные» подголовники.



Блок управления электропакетом пока лишь в макете.



Обивка дверей – на современном уровне. Предусмотрено место и для динамиков.

Багажник не стал больше. Часть отсека «съели» пластиковые обивки боковин, взамен ему придав более благородный вид. Не поскупились конструкторы и на ворсистую обивку для тыльной стороны спинки заднего сиденья и пола.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Первый автомобиль представили в «топовом» исполнении. Под капотом четырехцилиндровый впрысковый двигатель ВАЗ-2111 с «девятой» коробкой. Запаска переехала под пол багажника. Правда, пока конструкторы не решили окончательно, откуда к ней будет доступ – из багажника или из-под кузова.

«Бюджетное» исполнение предусматривает более скромный мотор. Кандидатов пока два: мелитопольский или от «Оки», причем оба с впрыском.

Более мощные тормоза (они теперь от «Самары») вынудили распрощаться с 12-дюймовыми колесами. В версии «стандарт» у «Оки-2» будут шины самой ходовой размерности – 175/70R13, а «люкс» укомплектуют 175/60R14.

Остальные решения пока балансируют между технической и финансовой выгодой: ведь машина не должна стать чересчур дорогой.

ПОЕХАЛИ

Благодаря увеличенным дверным проемам, более удобным наружным дверным ручкам и новым сиденьям входить-выходить стало удобнее. В салоне просторнее и намного светлее, чем в старой машине, – сказывается не только увеличенная площадь остекления, но и светлая обивка. Сиденье стало комфортнее: в этом сыграли роль более наполненные набивки и бесступенчатая регулировка наклона спинки. На старушке «Оке» оптимальное ее положение порой находилось как раз между ступеньками. Чуть просторнее теперь на заднем сиденье.

На ходу малышка стала заметно динамичнее – пригодятся новые тормоза. Впрочем, поездка выявила и недостатки: руль и педаль тормоза по нынешним меркам тяжеловаты. Но не будем слишком придирчивыми, ведь ходовые испытания и доводочные работы только начались.

Может быть, еще изменятся и внешность, и интерьер, появятся новые конструктивные решения. В любом случае читатели «За рулем» узнают об этом первыми. □



ГРАНДЫ НА СЦЕНЕ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ.
ФОТО АВТОРА И ФИРМЫ «РЕНО»

Да, с презентацией затянули – сей неоспоримый факт констатируешь при виде парижских улиц. «Рено-Сценик II» здесь встречается так же часто, как и модели из нового семейства «Меган», на чьей базе он построен. Похоже, французам пришлись по нраву современные и легко узнаваемые формы компакт-вэна, пришедшего на смену первопроходцу. Немудрено: позаимствовав у «Мегана II» необычность линий, особенно задней части, «Сценик II» не только сохранил преемственность стиля. Он словно завершил смелый дизайнерский эксперимент, вобрав в себя все лучшее.

СЛОВО И ДЕЛО

Проштудировав пресс-релизы, нетрудно было бы загрузить читателя цифрами, демонстрирующими неоспоримое преимущество новинки над предыдущей моделью, – только нужно ли это? Естественно, у «Сценика II» увеличились размеры салона, прибавилось пространства для задних пассажиров и в багажном отсеке. В его активе появились рекордные по площади (в данном сегменте машин) ветровое стекло и люк в крыше. При этом, естественно, огромное внимание уделено функциональности интерьера, обилию всевозможных ящичков, ниш и «бардачков». Только общий объем вещевых отделений, упрятанных в полу, под сиденьями и в более привычных местах, у нового «Сценика» равен 91 литру – согласитесь, впечатляет.

Построенный на узлах и агрегатах «Мегана II», компакт-вэн в то же время подвергся тщательной индивидуальной доводке. У автомобиля не только увеличилась база и изменились настройки подвесок. Немало внимания уделили акустическому комфорту, тормозам, эргономике рабочего места водителя, отоплению и вентиляции и, конечно же, пассивной безопасности. Почти нет сомнений, что все настроено и отлажено по самым требовательным стандартам. Осталось только убедиться в этом воочию.

Светло, просторно и както жизнерадостно – такое ощущение возникает при первом взгляде на интерьер «Сценика II». Сказывается влияние теплых палевых оттенков обивочных материалов и громадного двухсекционного стеклянного люка в крыше. Полноценных мест

здесь пять – без попытки притвориться семиместной машиной. Опираясь на свой богатый опыт и изучив конкурентов, французы решили не усложнять продуманную конструкцию, изначально разделив «сценики» на обычный и «Гранд».

На передних сиденьях удобно и просторно. Новизна модели подчеркнута цифровой комбинацией приборов, вынесенной ближе к центру панели, а также расположенным на высокой консоли рычагом коробки передач и индивидуальными подлокотниками для сидящих спереди. Изюминка довольно дорогой комплектации – кнопочный ручник по левую сторону от водителя. На первый взгляд, это уступка любителям электронных игр: нажал тумблер – затормозился, воспользовался кнопочкой рядом – путь свободен. Истинную суть занятной вещицы улавливаешь чуть позже: оказывается, можно вообще не снимать машину с ручника – при троганье стояночный тормоз отпускается автоматически.

А вот и первые замечания: коллега жалуется на тесный (газ-тормоз) педальный узел, я же отмечаю слишком мягкую и аморфную спинку, дышащую под весом тела. Пока не тронулись – быстренько назад. Здесь действительно очень просторно ногам, но, увы, ребро люка нависает над головой, заставляя сгибать шею.

В ПОИСКАХ ОПТИМУМА

С бензиновым двигателем 1,6 л «Рено-Сценик II» предстает вполне рациональным и миролюбивым транспортным средством. С одной стороны, ничего выдающегося, с другой – ровного и «моментного» характера мотора вполне хватает для уверенного перемещения в пространстве. Лишь при трогание он требует повышенных оборотов, напоминая, что «Сценик» – не хэтчбек и даже

Обилие стекла и света – таков салон по-французски.



Все приборы сгруппированы в центре панели.



не седан. Кстати, модная комбинация приборов в движении не впечатляет. Электронные спидометр и тахометр нарушают привычное восприятие скорости. Последняя, надо признаться, почти не ощущается благодаря хорошей аэродинамике. Лишь шум мотора, прорывающийся точно на 3500 об/мин, напоминает о положении акселератора.

Лучше стали и тормоза. Помнится, хэтчбек «Меган II» напрягал чувствительной педалью, требующей очень аккуратного обращения. Здесь же все гораздо более мужественно и дозировать усилие проще.

КОМПЛЕКТАЦИЯ

RENAULT SCENIC II

Противотуманные фары	●
Иммобилайзер	●
Центральный замок	●
Люк	●
Электростеклоподъемники (перед./зад.)	●
Электрозеркала	●
Регулируемая рулевая колонка	●
Климат-контроль	●
Аудиоподготовка	●
Аудиосистема	●
Натяжители ремней	●
Подушки безопасности (кол-во)	6
Трансформируемый багажник	●
Полноразмерное запасное колесо	●
Цена	**не установлена**



Две модификации компакт-вэна: отличия снаружи и внутри. У «Гранда» больше и вместительнее багажник, правда, лишь в том случае, когда не задействована пара дополнительных сидений.

Подвески поначалу огорошивают довольно жестким потряхиванием на мелких неровностях. Но с ростом скорости «Сценик» становится все комфортнее, при этом не позволяет себе и намека на вертикальную раскачку.

Немало споров вызвала управляемость машины. На извилистых серпантинах великолепная настройка шасси вызывает только восхищение, настолько идеально автомобиль следует заданной траектории. Кажется, он уже должен бы заскользить наружу, заголосить потерявшими сцепление покрышками. А «Сценик» знай себе пишет дугу, еще и реагируя на доворот руля. Но идиллию нарушает электроусилитель, словно живущий самостоятельной жизнью. То он вдруг загружает баранку прекрасной обратной связью, то импульсивно сбрасывает усилие, пытаясь затем его восстановить до нужного уровня.

Пересаживаюсь в двухлитровую машину. Здесь уже шестиступенчатая механическая коробка передач да и сзади немного вольготнее – в крыше нет люка.

При трогание с места такой мотор, конечно, лучше, но на этом все, казалось бы, неоспоримые преимущества 136 «лошадей» заканчиваются. По ощущениям машина не стала заметно динамичнее. Конечно, в чем-то двухлитровый «Сценик» предпочтительнее, но столь незначительно, что в коротком знакомстве это роли не сыграло.

А вот подвеска здесь намного комфортнее, да и рулится он по-другому. Вспоминается фраза разработчиков об индивидуальной настройке электроусилителя руля для каждого двигателя. Что ж, здесь она заметно удачнее и понятнее для водителя. Победа? Не тут-то было. Увлекшись скоростью, вдруг попадаю на поперечную дорожную волну – и «Сценик», почти покоривший комфортом, вдруг начинает раскачиваться с носа на корму. А ведь предыдущий «жесткий» ва-



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

RENAULT	SCENIC II		GRAND SCENIC
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4259		4493
ширина	1805		1810
высота	1620,5		1636
база	2685		2736
Радиус поворота, м	5,35		5,42
Снаряженная масса, кг	1320	1400	1530
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5	10,3	12,7
Максимальная скорость, км/ч	185	195	188
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/60		дизельное/60
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):			
загородный цикл	6,0	6,4	5,0
городской цикл	9,3	10,9	7,4
Кузов	мини-вэн		
Количество дверей	5		
Число мест	5		5+2
Объем багажника (VDA), л	430		550
Двигатель	бензиновый		дизельный
Расположение, число цилиндров	P4		P4
Число клапанов	16		8
Рабочий объем, см³	1598	1998	1870
Мощность, кВт/л. с.	83/115	98,5/136	88/120
при об/мин	6000	5500	4000
Крутящий момент, Н·м	152	191	300
при об/мин	4200	3750	2000
Трансмиссия			
Привод	на передние колеса		
Коробка передач	M5	M6	M6
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	типа «Мак-Ферсон» со стабилизатором поперечной устойчивости		
сзади	упругая балка с продольными рычагами		
Рулевое управление	с адаптивным электроусилителем		
Тормоза	гидравлические с электронным распределением тормозных усилий		
передние	дисковые вентилируемые		
задние	дисковые		
Размер шин	195/65R15	205/60R16	205/60R16
Системы	ABS+EBU		

риант проглотил препятствие, почти не заметив. Похоже, недочеты пока есть и у того, и у другого. Над ними еще наверняка будут работать, тем более, что для России, скорее всего, появится адаптированная версия.

СЕМЬ ВМЕСТО ПЯТИ

«Сценик» с приставкой «Гранд» встречает нас куда более весомыми и повзрослевшими очертаниями. Общий стиль, конечно, сохранен и здесь, но увеличение заднего свеса на 183 мм утяжелило корму, придав автомобилю внешность полноразмерного мини-вэна.

Самые интересные элементы интерьера прячутся в багажнике. Да, это те самые сиденья третьего ряда, одним движением руки выдвигаемые из пола грузового отсека. Их форма, размеры да и расстояние до спинок второго ряда не вызывают сомнений в детской принадлежности дополнительных мест. Этого не отрицают и разработчики.

Следующее новшество «Гранда» – двухлитровый бензиновый мотор с турбонаддувом (120 кВт/165 л. с.) – нам, увы, пока недоступно. На презентации все машины – с дизельками 1,9 dCi. Могу лишь констатировать, что задорным характером эта штучка легко соперничает с бензиновым 2,0 л. Однако к нам дизель пока не поставляется – низкое качество топлива. Посему, вздохнув с сожалением, «тарахтим» по предложенному извилистому маршруту. Несмотря на возросшие габариты, «Гранд» уверенно проходит серпантины. Он, конечно, не столь идеален в быстрых поворотах, как его младший брат, но, в отличие от последнего (по крайней мере в версии 1,6 л), радует четкими реакциями на действия водителя.

В унисон управляемости – и настройки подвесок. В меру упругие, в меру комфортные, они уверенно справляются с большинством французских неровностей, активно потряхивая лишь на швах и других мелких дефектах асфальта.

В РОДНОМ ОТЕЧЕСТВЕ

«Рено-Сценик II» появится в России уже летом нынешнего года, «Гранд», скорее всего, осенью. О ценах можно предположить, что они будут начинаться с 17 000 евро. Думаю, симпатичные, продуманные и весьма насыщенные всевозможными нововведениями компакт-вэны не останутся без внимания потребителя, ценящего в автомобиле, прежде всего, большой внутренний объем и удобство поездок, особенно в компании. □



Сиденья третьего ряда извлекают из-под пола грузового отсека.

Иногда достаточно открыть окно.



СМЫСЛОВАЯ МОДИФИКАЦИЯ

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ. ФОТО **АВТОРА**

История «Сенса» началась еще в прошлом веке. Точнее, в 1998 году, когда СП «АвтоЗАЗ-Дэу» приступило к отверточной сборке корейских «ланосов» («Опыт эксплуатации» см. ЗР, 2001, № 3; 2002, № 5). Автомобиль знатный: в предках – «Опель-Кадет», внешность – от бюро «Италдизайн», подвеску и двигатель доводили специалисты «Порше». Но цена (около $8 тыс.) для большинства украинских покупателей оказалась неподъемной. Поразмыслив, ЗАЗ решил выпустить альтернативную модификацию – на пару тысяч «зеленых» дешевле. Для этого примерили «Ланосу» двигатель и коробку Мелитопольского моторного завода.

Корейская сторона эксперимент одобрила, но в наследственном имени нежданному детищу отказала. От греха – чтобы не скомпрометировать. Проект скромно назвали Л-1300, а с появлением предсерийного образца объявили конкурс на лучшее название – должен же автомобиль иметь имя собственное! Так на свет появился «Сенс» (в переводе – «Смысл»). В конце 2004 года ЗАЗ приступит к сборке, включающей сварку и окраску кузова. Это даст «Сенсу» право считаться украинским продуктом и откроет ему беспошлинный путь в Россию.

В ЭКОНОМ-КЛАССЕ

В отличие от «Ланоса», у «Сенса» пока только один вариант кузова – четырехдверный седан и одна базовая комплектация – без кондиционера, центрального замка, электростеклоподъемников, гидроусилителя руля и тахометра. Единственная опция – магнитола «Дэу» ($100), которую трудно рекомендовать ценителям красивого звука.

Но «дешевый» не значит «убогий». Сиденья с тканевой обивкой весьма удобны. Спинка заднего состоит из двух частей (60/40). Если сложить их, объем багажного отделения увеличится с 320 до 960 л. Пассажиры средней комплекции помещаются сзади втроем и вполне могут проехать километров 300–400, сохраняя добрые чувства друг к другу.

Нет претензий к вентиляции с четырьмя вариантами обдува: на ветровое стекло, ноги, туловище, а также верхнюю и нижнюю части тела одновременно.

Сев за руль, отмечаешь две особенности – очень легкую педаль сцепления (свойственную и «Ланосу») и нестандартное переключение передач: задняя – вперед, пятая – назад. Оно досталось «Сенсу» от «Таврии». Но защита от случайного включения задней здесь другая, «опелевская» – подпружиненное кольцо

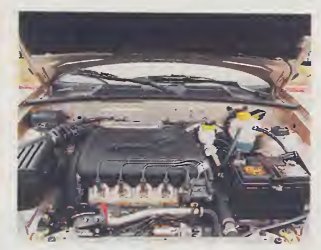


Подушки безопасности в «бюджетном» авто не предусмотрены.

ГЛАВНЫЙ КОНСТРУКТОР ЗАЗА СЕРГЕЙ ФИЛИПЕНКО

Поскольку «Сенс» является версией «Дэу-Ланос», конструкторы постарались максимально унифицировать автомобили. В системе питания применены топливный насос, топливный и воздушный фильтры «Ланоса». Настроенная система впуска с дополнительными резонансными камерами в комплексе с системой выпуска от «Ланоса» позволила поднять мощность и крутящий момент двигателя МеМЗ-307, при этом он не стал шумнее. Установлена новая электронная система зажигания. Форсунки, датчики и корпус дроссельной заслонки взаимозаменяемы с теми, что использованы на российских автомобилях.

Машину снабдили колодкой диагностики: работу систем зажигания и впрыска топлива можно проверить тестером АСКАН.



Под пластиковой крышкой бьется украинское сердце – МеМЗ-307.

РЕЗЮМЕ

(+) Надежная энергоемкая подвеска, экономичный современный двигатель, вполне комфортабельный салон, вместительное багажное отделение.

(–) Отсутствие опций, руль без гидроусилителя требует физических усилий при парковке и маневрировании на малых скоростях.

Автомобиль предоставлен киевским ХРП «АВТОЗАЗСЕРВИС».



Единственный вариант кузова – четырехдверный седан.

на рычаге. Переключение четкое, как у «Ланоса», – «Сенс» позаимствовал его механизм. Сама же коробка передач – «таврическая», но не стандартная, а так называемая «горная колумбийская». В свое время МеМЗ разработал ее для машин, экспортируемых в Колумбию, чтобы те могли уверенно преодолевать горные кручи. Передаточное отношение главной пары здесь 4,13 против 3,875 у «Таврии». Для «Сенса» с его сравнительно большой массой (снаряженная – 1010 кг) оно предпочтительнее.

Двигатель МеМЗ-307 с распределенным впрыском бензина развивает 51 кВт/70 л. с. и разгоняет машину с места до 100 км/ч за 17 с. У «Ланоса» с 1,5-литровым мотором на 16 сил больше, а разгон примерно на три секунды короче. Тем не менее, за рулем «Сенса» особой разницы не ощущается (правда, ехали без груза и с единственным пассажиром по не слишком загруженному шоссе). Оптимальная крейсерская скорость – 120–130 км/ч, как и у «Ланоса». Если бы не затяжные подъемы, требующие переключения на ступень ниже, разница между этими автомобилями была бы незаметна. Тем более, что по шумности (вполне, кстати, приемлемой) оба двигателя примерно одинаковы. Расход «95-го» бензина по трассе составил около 6 л/100 км.

Пробные «сенсы», пущенные в опытную эксплуатацию в 2002 году, частенько глохли на холостых оборотах. Пришлось отзывать автомобили для корректировки программы контроллера. С тех пор жалоб нет.

Добрых слов заслуживает энергоемкая подвеска – та же, что у «Ланоса». В киевском таксопарке «Касан-авто», закупившем несколько лет назад 100 «ланосов», не нарадуются: «Машины прошли в среднем по 300 тысяч – и только сейчас у некоторых меняем пружины. А ведь таксист не частник – подвеску особо не бережет!». Стойко держатся и колеса, несмотря на довольно скромный размер: у «Сенса», как и у 1,5-литрового «Ланоса», 175/70R13. Вначале машину комплектовали корейскими шинами «Кумхо», теперь – польскими «Дембица», завод-производитель которых принадлежит компании «Гудьир».

Очевидно, не менее долговечным будет и кузов: все его элементы, кроме крыши и некоторых внутренних панелей, имеют защитное цинковое или цинково-никелевое покрытие. Думаем, этот бюджетный автомобиль вряд ли вызовет у россиян ажиотажный спрос, но своего покупателя найдет непременно. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

DAEWOO SENCE	
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4237
ширина	1680
высота	1430
база	2520
колея спереди/сзади	1405/1425
Радиус поворота, м	4,9
Снаряженная масса, кг	1010
Полная масса, кг	1525
Время разгона 0–100 км/ч, с	17
Максимальная скорость, км/ч	162
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/48
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:	
загородный цикл	5,5
городской цикл	8,9
Кузов	**седан**
Количество дверей	4
Число мест	5
Объем багажника (VDA), л	320
Двигатель	**бензиновый с распределенным впрыском**
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	8
Рабочий объем, см^3	1299
Степень сжатия	9,5
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	51,4/70 5500
Крутящий момент, Н·м при об/мин	108 3250
Трансмиссия	
Привод	передний
Коробка передач	М5
Главная передача	4,13
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	полунезависимая
Рулевое управление	реечное
Тормоза:	
передние	дисковые вентилируемые
задние	барабанные
Размер шин	175/70R13

БИЛЕТ В ПРЕСТИЖНЫЙ



Дебют компактного «Мерседеса» мы отмечали четыре года назад, а теперь подошло время для основательной модернизации – в апреле на российский рынок вышел обновленный С-класс. Посмотрим, что изменилось на сей раз?

КОМПАКТНЫЙ ОТВЕТ

Всю процедуру представления модели, включая тест-драйв, компания перенесла на подмосковную землю. Идея заслуживает развития – иной раз новинка, превосходно показавшая себя в Европе, на наших «направлениях» выглядит не лучшим образом. Для большинства автомобилей адаптация необходима.

Требованиям моды подчиняются все, даже «Мерседес-Бенц». Новый передний бампер, фары с гладкими стеклами, задние фонари, накладки боковин, увеличенные стандартные колеса – 16 дюймов вместо 15, с более широкими шинами 205/55R16, а для версии «Авангард» еще и новый задний бампер. Это изменения, видимые снаружи. Внутри их еще больше. Новая панель приборов – настоящая «тихая революция». Смотрится современно и богато, к читаемости претензий нет – но еще один «мерседесовский» символ, большой спидометр в середине, ушел в прошлое. Заметно изменилась центральная консоль – джойстики управления климатической установкой заменили на более привычные круглые рукоятки.

Однако самое интересное отличие станет видимым только через три-пять лет интенсивной эксплуатации. Это – устойчивая к царапинам окраска кузова. С ней автору удалось познакомиться несколько лет назад в исследовательском центре компании в Ульме. Тогда нам предложили потереть окрашенное крыло металлической мочалкой, наподобие той, которой хозяйки драят сковородки. Крыло, окрашенное по новой технологии (см. статью «Да будет цвет» в этом номере – *ред.*), почти не пострадало! Теперь из лаборато-

Й КЛУБ

АНАТОЛИЙ ФОМИН. ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ



рий краски перешли в серийное производство, и «Мерседес-Бенц С» – первый автомобиль фирмы, для которого они используются.

Технические изменения шасси не видны внешне, но, объединенные общим названием Direct Control (непосредственное управление), они заметно улучшают поведение автомобиля на дороге. Вкратце – это модифицированные опоры передней подвески, новые сайлент-блоки поперечных рычагов задней, уменьшенное передаточное отношение рулевого механизма. Довершает спортивный имидж шестиступенчатая механическая коробка передач с уменьшенным ходом рычага.

СДЕЛАНО ДЛЯ?

«Мерседес-Бенц» серьезно относится к доводке автомобилей под конкретные условия, и предлагаемые в России модели оснащают соответственно климату и дорогам. С прежней версией С-класса мы встречались три года назад (ЗР, 2001, № 9). Тогда комфорт и энергоемкость подвески были на лидирующих позициях, а вот управляемость «на пределе» подкачала. Что изменилось теперь? Сразу замечу – с механической шестиступенчатой коробкой познакомиться не удалось: все представленные на тест-драйв автомобили были с пятиступенчатыми «автоматами». Что ж, предпочтения российских клиентов очевидны.

В обновленном С-классе по-прежнему три типа кузовов: седан, универсал и спорткупе. Хотя последний на самом деле трехдверный хэтчбек, его спортивность подчеркнута контрастным решением интерьера и трехспицевым рулем.

Выбор силовых агрегатов широк, на нем стоит остановиться подробнее. Модели C180 Kompressor, C200 Kompressor, C230 Kompressor на деле отличаются не объемом двигателя, а лишь мощностью: 143, 163 и 192 л. с. соответственно. Именно на «компрессорные» моторы делается ставка в российских продажах – они наиболее выгодны по таможенным правилам: их объем 1,8 л. Кстати, одинаковы по объему и дизельные моторы мо-

делей 200CDI и 220CDI. Тем, кому необходимо минимум шесть цилиндров, предлагают C240 и C320. В седанах и универсалах эти моторы могут сочетаться с приводом на все колеса.

Бескомпромиссным ценителям динамики предназначен C55 AMG с мотором V8 мощностью 367 л. с.: он разгоняется до 100 км/ч за 5,2 с. Внешне C55 отличается удлиненной на 80 мм передней частью, которая потребовалась для столь внушительного двигателя, а также оригинальными навесными элементами и 18-дюймовыми колесами.

NEW C=MC³

Это новая формула C-класса: Comfort, Control, Challenge, в переводе – комфорт, контроль, вызов. Первым нам достался универсал C200 Kompressor с автоматической коробкой передач. Дорога – известное до последней ямки Рогачевское шоссе. Впечатления?

Субъективно автомобиль больше своих действительных размеров. Достаточно динамичный, с плавно работающим «автоматом». Хотя, присидевшись, понимаешь, что скромному мотору приходится нелегко – при разгоне стрелка тахометра то и дело запрыгивает за «пятерку», а в размеренный шум двигателя вклинивается характерный пульсирующий шум нагнетателя. Былые виражи Рогачевки теперь во многих местах спрямлены, и поворотов, где можно как следует напрячь шасси, почти не осталось. Зато в изобилии «волны» и переги-бы, придирчиво тестирующие подвески. «Мерседес-Бенц C200 Kompressor» позволяет не обращать на них внимания – его подвеска способна и на большее. А вот багажный отсек хотя и удобен, но вовсе не велик. Впрочем, это суждение скорее навеяно багажником универсала E-класса – одним из самых объемистых.

Следующий участник тест-драйва – седан C230 Kompressor. Если не оглядываться, отличия минимальны – уже знакомые панель приборов и селектор автоматической коробки передач. Лишь взгляд во внутреннее зеркало отмечает лучший обзор через заднее стекло седана. Кажется, руль стал немного острее, а разгон динамичнее, но, пожалуй, не настолько, чтобы быть в этом абсолютно уверенным. Но что седан заметно тише, сомнений нет. Здесь самый громкий звук – шуршание шин.

Следующая остановка, очередная смена машины. В серебристом спорткупе C230 ощущения на водительском месте совсем другие: более глубокие сиденья, трехспицевый руль, контрастные цвета отделки, прозрачная крыша с огромным люком – все это настраивает на мажорный лад. А еще спорткупе с мощным мотором оснащено спортивной подвеской с уменьшенным дорожным просветом и 17-дюймовыми колесами. Наверное, это настоящая «зажигалка»?

Острый руль, цепкие шины, настроенная на управляемость подвеска. Да, спорткупе неплохо пишет скоростные повороты, но вот «похулиганить» на нем не удается, даже отключив систему стабилизации ESP. Маленький «Мерседес» остается верен традициям и упорно вываливается из поворота, не желая принимать маневр на пределе сцепных свойств шин. Продемонстрировать на нем управляемый занос практически невозможно. Или не нужно? В любом случае радетели безопасности останутся довольны. А ценителям управляемо-



Для компактных универсалов стиль, как правило, важнее объема.



Багажник универсала не слишком вместителен, но удобен и отлично трансформируется.



У спорткупе C230 Kompressor – спортивная подвеска с уменьшенным просветом.



Контрастное решение салона и многофункциональный руль – принадлежность спорткупе C230 Kompressor.



Интерьер Elegance – проверенное временем сочетание дерева и кожи.





Такой дисплей аудиосистемы украсит любую консоль. Хотя видимость его на ярком солнце оставляет желать лучшего.

Новая панель приборов – классическое решение. Вот только теперь вряд ли по ней можно опознать «Мерседес».

За огромный люк в стеклянной крыше спорткупе необходимо доплатить 2000 евро.

сти рискну посоветовать седан с «подвеской для плохих дорог»: он действительно интереснее, хотя и кренится больше.

Следующим вновь оказался седан, на этот раз с самым скромным шильдиком С180. Под его капотом почти на 40 «лошадей» меньше, и это заметно по более спокойному разгону. «Автомат» засуетился, то и дело переходя на третью передачу даже на обгоне с неполным нажатием на педаль газа. Все прочее осталось: почти бесшумный мотор и подвеска, безропотно глотающая разбитые дороги в окрестностях Талдома.

С-класс изменился, но почувствовать это в полной мере сможет лишь тот, кто сам немало отъездил за рулем других машин с трехлучевой звездой. Для иных он останется просто «Мерседесом», эдаким маленьким S-классом.

Конечно, дешевыми «мерседесы» не стали, но для тех, кто ценит солидность, комфорт и надеется со временем пересесть за руль более внушительного автомобиля с трехлучевой звездой на капоте, С-класс – входной билет в престижный клуб. Тем же, кто еще сомневается, стоит ли компактный «Мерседес» своих денег, напомним – этот автомобиль дольше других сохраняет свою цену, и его покупка – вовсе не расточительство. □

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MERCEDES BENZ	C180 Kompressor	C200 Kompressor	C230 Kompressor
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4526	4541*	4343**
ширина		1728	
высота	1426	1468*	1406**
база		2715	
Радиус поворота, м		5,4	
Снаряженная масса, кг	1485/1465**	1485/1535*	1490/1475**
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,9	9,4/9,7*	8,2
Максимальная скорость, км/ч	220	231/225*	236
Топливо/запас топлива, л		АИ-95–98/62	
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):			
загородный цикл	5,9	6,2/6,4*	6,4
городской цикл	11,8	12,5/12,4*	12,8
Кузов	**седан**	**универсал**	**хэтчбек**
Количество дверей	4	5*	3**
Число мест		5	
Объем багажника (VDA), л	455	470/1354*	310/1100**
Двигатель		**бензиновый с приводным нагнетателем**	
Расположение, число цилиндров		P4	
Число клапанов		16	
Рабочий объем, см³		1796	
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	105/143 5200	120/163 5500	141/192 5800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	220 2500	240 3000	250 3500
Трансмиссия			
Привод		на задние колеса	
Коробка передач		А5	
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди		независимая, типа «Мак-Ферсон»	
сзади		независимая, многорычажная	
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза:			
передние		дисковые вентилируемые	
задние		дисковые	
Размер шин		205/55R16	
Системы		ABS, Brake Assist, ESP	

**Универсал. **Спорткупе.*

КОМПЛЕКТАЦИЯ

MERCEDES BENZ	C180*	C200*	C230*
Противотуманные фары	•	•	•
Иммобилайзер	•	•	•
Центральный замок	•	•	•
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	•	•	•
Электрозеркала	•	•	•
Регулируемая рул. колонка	•	•	•
Электрорегулировки сиденья	•	•	•
Подогрев сидений	•	•	•
Кожаный салон		•	•
Климат-контроль	•	•	•
Аудиосистема	•	•	•
Натяжители ремней	•	•	•
Подушки безопасн. (кол-во)	6	6	6
Трансформируемый багажник	•	•	•
Автоматич. коробка передач		•	•
Легкосплавные диски	•	•	•
Цена, €	31 900	37 500	39 900

**Kompressor.*

ТАЙСКИЙ ТОННАЖ

ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ, АНТОН ЧУЙКИН. ФОТО: ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ

FORD RANGER

- Нынешнее, второе поколение пикапов выпускают на предприятии «Автоальянс» в Таиланде с 1998 года и экспортируют, в том числе, в Европу; в 2003-м обновлена внешность (фейслифтинг).
- Начало поставок в Россию – лето 2004 года: полноприводная модификация с 2,5-литровым дизелем и механической коробкой. Также существуют версии с короткой и удлиненной кабинами, бензиновым двигателем V6 и «автоматом», заднеприводные.
- На том же заводе выпускают пикап «Мазда-B2500», отличающийся только элементами оформления кузова. Американский тезка выпускаемого в Таиланде «Рейнджера» не является его аналогом.
- Цена в России – от 19 270 евро ($23 000 на момент подготовки материала).

MITSUBISHI L200

- Пикапы L200 выпускают в Таиланде, для местных рынков также в ЮАР и Малайзии.
- На российском рынке представлена версия 4x4 с «двойной» кабиной и 2,5-литровым дизелем.

Полную гамму модификаций открывает 80-сильная заднеприводная, а венчает 4x4 с бензиновым двигателем V6 и автоматической коробкой. Существуют версии с короткой и удлиненной (Crew Cab) кабинами.

- Модель известна в Европе под именем L200, в Австралии – «Тритон», Юго-Восточной Азии – «Сторм» и «L200 Страда», Южной Африке – «Кольт». Ближайший конструктивный аналог пикапа – вседорожник «Мицубиси-Паджеро Спорт».
- Цена в России – от $21 650.

За исключением внешности, они очень похожи – и назначением, и размерами, и конструкцией, и техническими характеристиками. Везут оба по тонне. Выпускают их по соседству, на заводах в далеком Таиланде. И главные особенности совпадают: являясь аналогами обычных вседорожников с полноценными салонами, пикапы в 1,5–2 раза дешевле, что делает их весьма интересным предложением в этом секторе рынка.

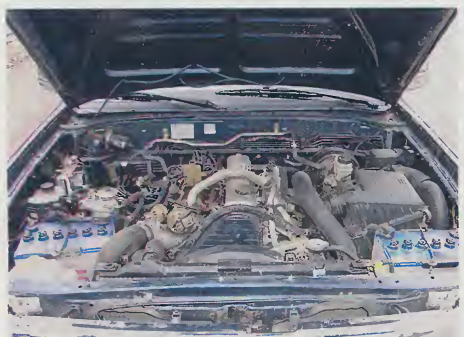
СПОР КОВБОЯ И САМУРАЯ

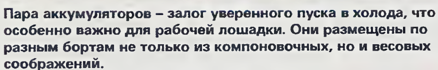
Обремененные мыслями о схожести двух машин, мы отправились на полигон, чтобы найти-таки отличия и хотя бы для себя ответить на вопрос: что выбрать? Один из авторов принял сторону рейнджеров и, оперевшись в позе Чака Норриса на крыло верного «Форда», изрек:

– Встречают, как известно, по одежке. Ты ведь не будешь спорить, что моя машина солиднее и снаружи, и внутри? Посмотри, какой практичный колпак приспособлен к кузову, как блестит хромом радиатор, насколько просторнее салон, особенно сзади, и согласись, что первый раунд за мной!








Пара аккумуляторов – залог уверенного пуска в холода, что особенно важно для рабочей лошадки. Они размещены по разным бортам не только из компоновочных, но и весовых соображений.



Если бы ни синие шкалы приборов, впору назвать интерьер безликим. Сделано добротно, претензии разве что к рычагу коробки: высокому водителю удобно, человеку среднего роста тянуться к V передаче далековато.

Сидящий за рулем «Мицубиси» коллега хитро прищурился, отчего его круглое лицо стало немного напоминать японца, и, обратив взор к восходящему солнцу, ответил:

– Зачем же судить голословно? Сравни размеры салонов: мой если и уступает, то совсем ненамного. Сзади, действительно, диванчик простоват, зато обивки практичнее. L200 выглядит куда более динамичным и подтянутым, чем брутальный, толстый «Форд». Что касается колпака на кузов – это опция, доступная и для «Мицубиси». Причем не всегда удобная, в чем ты сейчас и убедишься: ведь негоже сравнивать рабочих лошадок только по длине гривы…

СПОР ХОЗЯЙСТВУЮЩИХ СУБЪЕКТОВ

Действительно, эти машины должны не просто ездить, но – работать, возить не только хозяина, но и груз. В нашем тесте – 30-килограммовые мешки с песком. Погрузочная высота и размеры кузова различаются очень незначительно, а вот красивый колпак «Форда», хотя и надежно укрывает поклажу, работать в кузове мешает. Пару раз треснувшись о крышу при маневрах с мешками в тесном кузове, ковбой приостановил погрузку: для балласта взяли на борт 660 кг, или 2/3 заявленной грузоподъемности. Теперь посмотрим, что изменилось… А изменилось многое: «Рейнджер» повернулся вокруг поперечной оси, проходящей примерно через раздаточную коробку, отчего передние колеса немного разгрузились (см. табл.). Расстояние от земли до фаркопа сократилось на 100 мм, а до поперечины передней подвески увеличилось на 20 мм.

Примерно то же самое произошло и с L200, но в меньшей степени: просвет до противоподкатного бруса уменьшился на 85 мм, до балки передней подвески вырос на 15 мм.

Итак, «американец» приседает под нагрузкой пониже. Он же сильнее чувствует груз и на ходу. Загруженный балластом «Форд» недобрал 3,5 км/ч

MITSUBISHI L200





Салон L200 также не блещет оригинальностью… или это все же кабина грузовичка? Рычаги трансмиссии выполнены зеркально «Форду»: что невысокому человеку здорово, то рослому попадает под коленку.



«Мицубиси» выгодно отличается неуязвимым радиатором интеркулера, который плашмя лежит над мотором. Благодаря ему появился «спортивный» воздухозаборник на капоте. В остальном – очень похоже на «Форд»…

РАЗМЕРЫ, мм

	FORD RANGER	MITSUBISHI L200
L_1	915–1115	910–1085
L_2	600–830	600–770
H_1	1020	1020
H_2	970	930
B_1	1410	1410
B_2	1410	1405
T_1	500	480
T_2	460	465
h_1	265	265
h_2	320	320
H	1170	1160
L_3	1480	1500
H_3	950	–
h_3	400	400
$B_{3\,min}$	1040	1120
$B_{3\,max}$	1350	1560
h_4*	800	–
h_4	840/730	900/768
C*	220/205	220/205
α, град	32	36
β, град	20	28
γ, град	16	18

** Без груза/ с балластом.*



Приседания под нагрузкой наглядно демонстрируют, чья подвеска мягче: 660 кг балласта загружены в L200 (слева)...

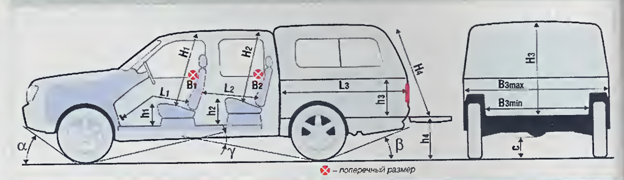


... 330 – каждому!



... весь балласт на борту «Рейнджера».

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ И КОМПЛЕКТАЦИЯ



– поперечный размер

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	FORD RANGER	MITSUBISHI L200
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	5012	5010
ширина	1810	1695
высота	1760*	1780*
база	3000	2960
колея спереди/сзади	1475/1470	1420/1435
Радиус поворота, м	6,3	6,4
Снаряженная масса, кг	1710	1730
Полная масса, кг	2845	2830
Время разгона 0–100 км/ч, с	23,1	н. д.
Максимальная скорость, км/ч	147	142
Запас топлива, л	70	75
Число мест	5	5
Двигатель	**дизельный**	
Расположение, число цилиндров	P4	
Число клапанов	12	8
Рабочий объем, см³	2499	2477
Степень сжатия	19,8	21,0
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	80/109 4200	73,5/100 4000
Крутящий момент, Н·м при об/мин	266 2000	240 2000
Трансмиссия		
Привод	на все колеса	
Коробка передач	M5	
Передаточные числа:		
I	4,25	3,918
II	2,356	2,261
III	1,428	1,395
IV	1,0	1,0
V	0,827.	0,829
з. х.	3,656	3,925
Главная передача	4,444	4,636
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	торсионная на двойных поперечных рычагах со стабилизатором	
сзади	рессорная со стабилизатором	
Рулевое управление	с гидроусилителем	
Тормоза:		
передние	дисковые вентилируемые	
задние	барабанные	
Размер шин	265/70R15	245/70R16

**С открытым грузовым отсеком.*

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	FORD RANGER		MITSUBISHI L200	
	Без груза	С балластом	Без груза	С балластом
Весовые характеристики				
Масса, кг	1867	2526	1860	2519
Нагрузка на ось, кг:				
переднюю	1023,5	н.д.	1093	980
заднюю	843,5	н.д.	767	1539
Динамические качества				
Разгон, с:				
0–20 км/ч	1,6	1,9	1,3	1,8
0–40 км/ч	4,3	5,1	4,0	5,1
0–60 км/ч	7,6	9,8	7,9	9,7
0–80 км/ч	11,6	16,1	12,7	16,1
0–100 км/ч	18,6	25,2	21,0	26,2
0–120 км/ч	28,2	40,1	33,1	43,2
0–400 м (скорость, км/ч)	21,2 (105,6)	23,6 (96,7)	21,5 (101,3)	23,7 (94,3)
0–1000 м (скорость, км/ч)	39,0 (131,1)	43,0 (123,2)	40,1 (126,4)	43,1 (118,9)
Максимальная скорость, км/ч	**146,5**	**143,1**	**141,4**	**140,2**
Погрешность спидометра, %	5,9		7,6	
Эластичность, с:				
60–100 км/ч (IV)	11,2	15,8	12,5	16,8
80–120 км/ч (V)	18,8	26,7	19,6	28,6
Торможение со 100 км/ч:				
тормозной путь, м	47,4	51,7	н.и.	н.и.
замедление, м/с²	8,1	7,5	н.и.	н.и.

Н.и. – измерения не проводились, так как на автомобиль установлены зимние шипованные шины

КОМПЛЕКТАЦИЯ

	FORD RANGER	MITSUBISHI L200
ABS	●	
Противотуманные фары	●	●
Электростеклоподъемники	●	●
Электрозеркала	●	●
Подушки безопасности	●	
Регулируемая рулевая колонка	●	●
Кондиционер		●
Аудиосистема	●	
Задний дифференциал повышенного трения	●	●
Цена, $	**23 000**	**21 650**

максимальной скорости, а на разгон до сотни потребовалось почти семь лишних секунд. И все же «Рейнджер» вышел победителем (см. табл.).

СПОР ВОДИТЕЛЕЙ

– «Мицубиси» явно быстрее этого американского увальня.

– Откуда, скажи, скорость возьмется, если вес одинаковый, а «лошадей» и ньютонов меньше? Да и трясет в «японце», как на отбойном молотке.

– Для грузовика вибрации приемлемые, это в «Форде» укачивает....

Этот спор остановит только программа измерений на динамометриче-



РЕЗЮМЕ

Ford Ranger – весьма комфортабельный полноприводный легковой автомобиль, приспособленный к перевозке грузов.

(+) Неплохие динамические показатели, комфорт подвески на асфальте, надежная защита агрегатов, привлекательная цена.

(–) Заметное ухудшение характеристик груженой машины, склонность к раскачке на разбитых дорогах, заметные крены в поворотах.

Mitsubishi L200 – удобный, малогабаритный, жесткий и быстрый полноприводный грузовичок, приспособленный к перевозке людей.

(+) Непробиваемые подвески, острое и точное управление, практичная отделка салона, привлекательная цена.

(–) Низкий комфорт на бездорожье, слабая защита топливного бака, посредственная динамика.

ской дороге, где по мнениям и сомнениям можно ударить наукой и цифрами. Чуда, конечно, не произошло. Более мощный «Рейнджер» оказался и быстрее, и динамичней, и эластичней – так сказал точный прибор. А вот ощущения… ощущения продолжали обманывать. «Японец» быстрее выполняет команды водителя, создавая впечатление машины более резвой. L200 острее реагирует на поворот руля. Его дизель резче отзывается на работу педалью газа, машина меньше кренится в поворотах. «Форд» же подумает, поурчит мотором, изрядно накренится, а потом возьмет и… все равно обгонит «Мицубиси».

Самое большое различие – в настройках подвески. Жесткий японский пикап передает на кузов каждую ямку и выбоину, которые «Рейнджер» вальяжно проплывает в лучших американских традициях. На нем бы ездить по трамвайным путям… Преимущество в комфорте на асфальте несомненно, но оборачивается проблемами на бездорожье.

На «горбатом» проселке «Форд» начинает активно раскачиваться с носа на корму и вот уже срабатывают ограничители хода передней подвески – надо сбрасывать скорость. «Японец», хоть и скачет по ямам и колдобинам, что твой козел, зато отвечает принципу «больше газа – меньше ям».

Ну и, наконец, несколько слов о проходимости. Потенциальные возможности автомобилей здесь очень близки – сказывается удивительная схожесть конструкторских решений. В активе у обоих полный привод, задний самоблокирующийся дифференциал, тяговитый дизель, приличная защита брюха (у «Форда» – посолиднее).

В пассиве у пикапов: слабенькие геометрические показатели из-за длинной базы и большого заднего свеса и разгруженная, на пустой машине, задняя ось. Многое, конечно, зависит от зубастости шин и навыков водителя, но в общем внедорожные таланты таковы: в болото или размокшую пашню лезть не стоит, а вот осилить раскисший проселок, недоступный простым легковушкам, пикапам вполне по силам.

СПОР ПОКУПАТЕЛЕЙ

Как ни спорь, выбор будет нелегким – машины очень близки, а различия не столь существенны. При выборе, наверное, стоит ориентироваться на финансовые показатели (цена автомобиля, дополнительного оборудования, обслуживания, условия кредита) и на личные пристрастия – внешне машины отличаются довольно сильно.

– Ну и какой автомобиль лучше?

– А тебе какой фильм больше нравится, японский «Семь самураев» или американский «Великолепная семерка»? □

СЛУГА ТРЕХ ГОСПОД

ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ. ФОТО АВТОРА



Летом в России появится очень любопытный автомобиль. Это «Ситроен-Плюрьель» – прямой родственник «ситроенов» С3 и С2. Он соединил в себе функции обычного легкового автомобиля, кабриолета и пикапа. Как говорится, попытался угодить трем господам.

ГОСПОДИН ЛЕГКОВОЙ

Глядя на «Плюрьель», невольно начинаешь улыбаться. Просто так, без всякого повода, хотя понимаешь, что тебе предстоит сегодня много дел и поездок. Когда ты приезжаешь на «Плюрьеле» к друзьям, они тоже улыбаются.

А действительно – почему? Все у автомобиля на своих местах: и крыша, и капот, есть и багажник сзади. И вдруг меня осенило – он просто веселый. Почему у машины не может быть задорного характера? Не все же, в конце концов, определяется киловаттами, кубическими сантиметрами и ньютонами. И вот этого «для души» у «Плюрьеля» в избытке.

Не важно, какой у него мотор – дизельный или бензиновый, автомобиль будет неизменно веселым. Конечно, с бензиновым двигателем 1,6 л мощностью 110 л. с. машина развивает максимальную скорость 185 км/ч и разгоняется до сотни за 11,6 с, а с двигателем 1,4 – только за 13,9 с при «максималке» 160. Но это ничего не меняет в характере.

У меня был автомобиль с двигателем 1,6 л и входящей в моду механической коробкой с электронным управлением, которую на «Ситроене» называют «сенсодрайв» (см. ЗР, 2003, № 4). Преимущество такой трансмиссии в том, что водитель







1,6 с,
ко за
160.
в ха-

биль
ходя-
еской
м уп-
«Сит-
нсод-
№ 4).
ранс-
итель

имеет возможность управлять коробкой и в ручном, и в автоматическом режиме. Педаль сцепления отсутствует, а самим сцеплением управляет компьютер, четко контролируя, когда его нужно быстро выжать, чтобы не заглохнуть, когда придержать при троганье с места. Очень удобное решение, а в условиях дорожных пробок – просто неоценимое. Слева от зеркала заднего вида – большой круглый переключатель с множеством позиций, похожий на диск выбора программ на стиральной машине. Именно он управляет крышей, предоставляя водителю и пассажирам наслаждаться небом над головой.

Зато когда мягкая многослойная крыша находится на положенном ей месте, под ней можно укрыться от прямых солнечных лучей, а включив климат-контроль, и вовсе не зависеть от капризов природы. Мои коллеги из французского «Отомобиль магазин» зимой ездили на «Плюрьеле» в Альпы кататься на лыжах. Оказалось, по теплу в салоне и скорости оттаивания стекол этот веселый автомобиль превзошел более дорогие кабриолеты. К тому же у него, в отличие от иных автомобилей с открывающейся крышей, предусмотрены места для дуг багажника, на котором легко размещаются шесть пар лыж.

В закрытом варианте «Плюрьель» – довольно тихий автомобиль: даже на скорости за 130 км/ч можно спокойно беседовать. Ни аэродинамические шумы, ни звуки шин, ни голос мотора не помешают слушать музыку или упреки жены насчет забытой в гараже корзинки.

«Плюрьель» отлично экипирован и оставляет водите-





лю совсем немного забот. Они касаются выбора скоростного режима, направления движения, своевременного включения сигналов поворота и управления магнитолой и климатом. Об остальном автомобиль побеспокоится сам: и «дворники» включит при первых каплях дождя, и подсветку с ближним светом в темное время суток или при въезде в тоннель. И благополучно выключит все это с изменением дорожных и метеоусловий.

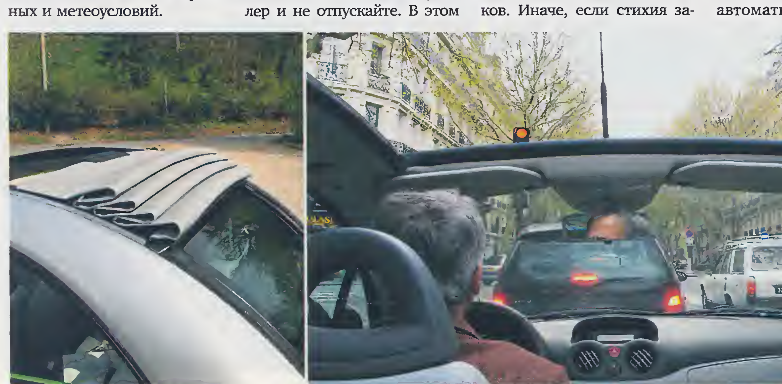
ГОСПОДИН ВОЛЬНЫЙ ВЕТЕР

Чтобы получить квадратный метр чистого неба над головой, достаточно повернуть переключатель по часовой стрелке до упора. Крыша сложится ровными складками и застынет над задним стеклом. Если хочется только приоткрыть крышу, то можно выбрать любое из восьми промежуточных положений. Захотите еще больше открытости, тогда нажмите на тумблер и не отпускайте. В этом случае крыша сползет на заднее стекло, но отслеживать обстановку сзади придется только по боковым зеркалам.

А вот о том, чтобы превратить «Плюрьель» в бескомпромиссный кабриолет, лучше подумать заранее – в гараже. Ведь придется снять боковые арки, место для которых в походном состоянии в машине не предусмотрено. Перед тем как избавиться от арок, внимательно прислушайтесь к прогнозу синоптиков. Иначе, если стихия застанет в пути, единственной надеждой укрыться будет ближайшая заправка или ремонтная мастерская.

Этапы превращения в кабриолет показаны на фото. Последовательность действий четко определена: пошаговая инструкция находится в специальном отсеке полки багажника.

Процедура «создания» кабриолета, на мой взгляд, сложновата. Правда, с третьего раза все делаешь уже автоматически. С другой



Сложив «крышу», увидим небо над головой. Но чтобы «Плюрьель» стал настоящим кабриолетом, нужно еще убрать под пол багажника заднее стекло и снять боковые арки весом по 12 кг.









По оформлению водительского места и передней панели «Плюрьель» ничем не отличается от своих родственников – «ситроенов» C3 и C2.



Откинутый задний борт увеличивает грузовую площадку, но скрывает номерной знак.



Все «ключи» от неба сосредоточены в круглом переключателе управления «крышей».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CITROEN C3 PLURIEL 1,6	
Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	3935
ширина	1700
высота	1560
база	2460
Радиус поворота, м	5,6
Снаряженная масса, кг	1100
Максимальная скорость, км/ч	185
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,7
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/47
Расход топлива (EU 99/100), л/100 км:	
загородный цикл	5,2
городской цикл	8,6
Кузов	**кабриолет**
Количество дверей	2
Число мест	4
Объем багажника (VDA), л	265
Двигатель	**бензиновый**
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1587
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	80/110 5750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	147 4000
Трансмиссия	
Привод	передний
Коробка передач	M5
Ходовая часть	
Подвеска: спереди	независимая типа «Мак-Ферсон»
сзади	упругая поперечная балка
Рулевое управление	реечное с электроусилителем
Тормоза:	с ABS
передние	дисковые вентилируемые
задние	дисковые
Размер стандарт. шин	185/60R15

стороны, это все-таки процесс, да и трудно найти другую машину, которая вообще предоставляет такие возможности. Не говоря уже о полноценном четырехместном кабриолете за 15 с половиной тысяч евро.

Самое трудное – физически снять 12-килограммовые арки. Зато есть любопытные технические решения. Мне, например, очень понравилось, как заднее стекло со встроенным обогревом, словно на качелях, опускается вниз и прячется под поликом багажника.

ГОСПОДИН ПИКАП

Конечно, никому и в голову не придет постоянно использовать «Плюрьель» как грузопассажирский автомобиль. К тому же следует учитывать ограничения по грузоподъемности платформы, которая образуется при откинутом заднем борте или, если угодно, крышке багажника. Она рассчитана на 100 кг груза. Однако при сложенных спинках задних сидений образуется весьма внушительный грузовой отсек.

Как им правильно распорядится, зависит от выдумки и фантазии владельца или владелицы. Можно хоть пальмы в кадках возить, а при желании холодильник вертикально установить, чтобы, как и требуется, не кантовать. При одной сложенной спинке на платформе умещаются три велосипеда, как раз по числу сидящих, и остается немного места для поклажи.

Одно следует иметь в виду: если собираетесь ехать по дорогам общего пользования с откинутым бортом, нужно позаботиться о том, чтобы был виден задний номерной знак: ведь он в этом случае окажется обращен к земле, что может вызвать вопросы у автоинспектора.

Кому из трех господ стал бы служить мой «Плюрьель», окажись я его владельцем? Какую бы из конфигураций предпочел?

Промежуточную, с арками. Во-первых, при нестабильном климате нашей средней полосы я бы не стал их снимать. Все прелести кабриолета можно вкусить и с арками, убрав крышу и опустив стекла. Кстати, с арками, которые можно использовать для крепления растяжек, будет легче перевозить и холодильник, если такая идея придет вам в голову. Во-вторых, арки – это дополнительное средство пассивной безопасности при опрокидывании автомобиля. В-третьих…

А в-третьих, зачем покупать веселый многофункциональный автомобиль, если не воспользоваться его возможностями и радостями жизни, которые он дарит? □

ПАСТУШОК, СПУСКАЙСЯ С ГОР

ВАДИМ КРЮЧКОВ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ. ФОТО: ВАДИМ КРЮЧКОВ



Курорты Домбая и заповедники Теберды, чистые горные реки, крокусы, овечки на склонах. Чем еще известна Карачаево-Черкесия? Уж во всяком случае, не автозаводами.

И вдруг здесь, на Северном Кавказе, родился вседорожник «Ковбой». Молоденький такой пастушок (ведь ковбой, по сути, пастух!) собственной конструкции. Не скроем, по дороге в Черкесск особых чудес не ждали. Воображение рисовало не первой свежести ангар, несколько подъемников и суетящихся вокруг работяг. Одним словом, мелкосерийное производство с налетом провинциальности. На границе республики подлил масла в огонь инспектор ДПС. Пренебрежительно отстранив предъявленные водителем Исмаилом документы, он заглянул в салон со словами: «Покажите-ка ваш черкесский «Гелендеваген».

ВСЕ ПО-ВЗРОСЛОМУ

Как мы ошибались! Похоже, в этом городе автопром обосновался надолго. Новый, с иголочки, белоснежный корпус завода «Derways» (аббревиатура от фамилии учредителей – Дерев и английского «пути») на огороженной территории. Свежий асфальт, ровные газоны, столь же белоснежный склад комплектующих рядом с основным зданием, а внутри…

Три нитки напольного конвейера, цех окраски, сборочно-кузовное производство, есть даже лазерный робототехнический комплекс для обрезки деталей. Все вместе – нечто среднее между заводом легковых автомобилей и автобусным. Ничего удивительного: ведь кузов «Ковбоя» каркасно-панельный. Сначала в кондукторе сваривают каркас, потом обшивают его плоскими металлическими листами. Наиболее сложные детали (капот, бамперы, арки колес) делают из пластика, а не штампуют. Окрашенный кузов обрастает комплектующими на конвейере. В конце маршрута встреча с рамным шасси, собранным на другой нитке. Потом перегрузка на



В салоне «Ковбоя» много заимствованных деталей, но есть и оригинальные.



Центральная консоль. Здесь все знакомо, не считая магнитолы с фирменным логотипом «Derways».

КОМПЛЕКТАЦИЯ

Противотуманные фары	●
Центральный замок	●
Люк	●
Электростеклоподъем. (перед./зад.)	●
Электрозеркала	●
Регулируемая рулевая колонка	●
Подогрев сиденья	●
Аудиосистема	●
Трансформируемый багажник	●
Полноразмерное зап. колесо	●



Сзади достаточно просторно. Каждому пассажиру – отдельное сиденье.



За распашными дверями просторный багажник емкостью 600 литров.

третью ветку конвейера и их соединение в единое целое. К цеху примыкает небольшая пристройка для управленцев. Там в заветной комнате – компьютеры, с помощью которых проектируют автомобиль. За клавиатурами сплошь старые знакомые – инженеры из Тольятти. Да-да, автомобиль создавали профессионалы. Техническое задание владельцев компании воплощали специалисты Волжского автомобильного, они же помогали налаживать производство.

Требовалось сделать вседорожник, причем настоящий российский, а не «паркетник». Его задумали достаточно вместительным, мощным, относительно недорогим, простым в изготовлении, не требующим сложной оснастки для производства комплектующих. Старт был дан в 2002 году. А уже весной нынешнего первые «ковбои» обрели своих владельцев.

Каким же получился полноприводник из Карачаево-Черкесии?

«КАВКАЗЕЦ» С РУМЫНСКИМ АКЦЕНТОМ

Шасси фирмы АРО закупают в Румынии: раму, доработанную специалистами «Derways», задний мост с межколесной блокировкой, рессоры, амортизаторы, бензобак и топливопроводы, тормозные трубки, переднюю независимую подвеску в сборе. А еще – коробку передач в блоке с «раздаткой», редуктор, карданные валы. Их четыре: два передают крутящий момент к переднему и заднему редукторам, еще два – к передним колесам. И, наконец, дисковые передние тормоза и барабанные задние. Гамма двигателей включает бензиновый ЗМЗ-409.10 мощностью 143 л. с. и турбодизель ЗМЗ-5143.10, 98 л. с., а также 90-сильный французский турбодизель «Пежо-DW10TD». Колеса 16-дюймовые, с покрышками 265/70R16. Рулевой механизм – типа «червяк-ролик» с усилителем.

В интерьере много заимствованных деталей. Двер-



Напольный конвейер. Здесь окрашенный кузов обрастает комплектующими, двигаясь к точке встречи с шасси.



В главном корпусе завода «Derways» уже в следующем году планируют собрать 5 тысяч автомобилей.

ные ручки, тумблеры управления электрооборудованием, комбинация приборов, рулевое колесо, дефлекторы системы отопления и вентиляции, блок управления отопителем – от легковых автомобилей ВАЗ. Сиденья – нижегородского производства. Педальный узел достался в наследство от румынского АРО. Остальные элементы интерьера оригинальные.

В дальнейшем количество заимствованных деталей планируют сократить. А уже упомянутые пластиковые бамперы и колесные арки будут красить в цвет кузова. В качестве дополнительного оборудования предлагаются релинги на крышу, «кенгурин», лебедка, кондиционер. А вот люк в крыше, металлические подножки, мощная защита картера двигателя и коробки передач входят в стандартное оборудование.

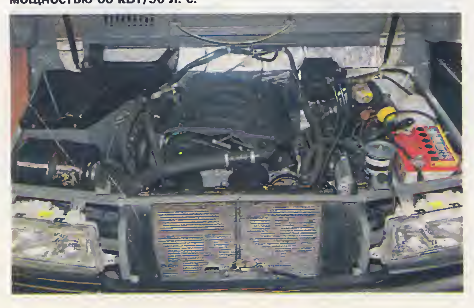
«ПАРКЕТНИКАМ» ПРИВЕТ ОТ «КОВБОЯ»

«Ковбой» с дизелем ЗМЗ неплохо бегает по асфальту. От столь внушительного джипа с плоскими кузовными деталями и трансмиссией настоящего «проходимца» ждешь заметных вибраций и громкого звукового сопровождения. Но нет – на спидометре 120 (!), а шум, дрожь и вой шестерен не беспокоят. Слышен свист ветра да шелест шин. Автомобиль довольно резво разгоняется, неплохо тормозит, адекватно реагирует на действия рулевым колесом. Конечно, крены в поворотах велики, но что вы хотите от вседорожника? Зато подвеска проглатывает большинство препятствий – лишь на самых больших колдобинах передает на кузов ощутимый толчок.

Рабочее место водителя в целом удобное, но с учетом цены и назначения автомобиля – все-таки не «Гелендеваген». А последний, между тем, хоть и шикарнее, но требует притормозить перед теми ямами в асфальте, что «Ковбой» преодолевает ходом. Проверяли сами.

Пожалуй, самое существенное нарекание – педальный узел. Ноги все время на

Модификация с французским турбодизелем «Пежо-DW10TD» мощностью 66 кВт/90 л. с.



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	DERWAYS COWBOY 3131		
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина	4440		
ширина	1813		
высота	1880		
база	2660		
Радиус поворота, м	6,5		
Снаряженная масса, кг	1815		
Время разгона 0–100 км/ч, с	17	19	–
Максимальная скорость, км/ч	135	130	–
Топливо/запас топлива, л	АИ-93/90	дизельное/90	
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):			
загородный цикл	9,4	–	–
городской цикл	11,0	–	–
Кузов	универсал		
Количество дверей	6		
Число мест	5		
Объем багажника (VDA), л	600/1600		
Двигатель	**ЗМЗ-409.10**	**ЗМЗ-5143.10**	**«Пежо-DW10TD»**
Расположение, число цилиндров	Р4	Р4	Р4
Число клапанов	16	8	8
Рабочий объем, см³	2269	2240	1997
Мощность, кВт/л. с.	105/143	72/98	66/90
при об/мин	4400	4000	4000
Крутящий момент, Н·м	230	216	205
при об/мин	3900	2000	1900
Трансмиссия			
Привод	на все колеса		
Коробка передач	М5		
Ходовая часть			
Подвеска:			
спереди	четырехрычажная независимая пружинная со стабилизатором поперечной устойчивости		
сзади	зависимая рессорная		
Рулевое управление	ролик-червяк с усилителем		
Тормоза:	с усилителем		
передние	дисковые		
задние	барабанные		
Размер шин	265/70R16		



весу. Особенно быстро это утомляет при езде по городу, где надо часто переключать передачи.

Обзорность для автомобиля такого размера неплохая. Посадка-высадка трудностей не доставляет – помогает подножка. Пассажирам весьма вольготно. Отсутствие дорогих материалов в обивке интерьера с лихвой компенсируется простором. Не повезло только очень высоким, оказавшимся сзади, – голова будет в опасной близости от крыши.

Для каждого седока предусмотрены отдельные сиденья. Но, думаем, модификация со сплошной ровной подушкой и спинкой сзади не была бы лишней.

Ну а там, где заканчивается асфальт? Здесь «Ковбой» подтвердил, что заслуживает звание «вседорожник» без каких-либо скидок. Черкесский новичок принадлежит к почти вымершей породе автомобилей для настоящих мужчин, способных заткнуть за пояс любой именитый «паркетник». Грязь, гравий, брод в быстрой горной реке ему вполне по зубам. Единственное, к чему можно придраться, – слишком низко расположен воздухозаборник двигателя. В ходе чересчур смелых водных процедур двигатель может схлопотать гидроудар.

Когда вы будете читать этот материал, «Ковбой» уже должен появиться в свободной продаже по цене от 11 тыс. долл. В нынешнем году планируется перейти от штучных образцов к серийным. А в следующем с конвейера должно сойти пять тысяч автомобилей. Похоже, колоритная Карачаево-Черкесия получила не менее колоритного героя. Расти, пастушок! Хочется надеяться, что ты найдешь своего хозяина. Где-где, а в России есть проселки, на которых «паркетникам» делать нечего. □

ПО СЕМЕЙНЫМ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ

МАКСИМ САЧКОВ

На чем вывезти домашних за город? Универсал уже маловат: детишки незаметно подросли, тесть с тещей не похудели, а любимая болонка, вопреки обещаниям продавца на рынке, превратилась-таки в немаленького медвежонка.

Идеальный вариант для такой команды – мини-вэны. Их-то мы и свели на виртуальной дуэли. «Мицубиси-Грандис» дебютировал осенью прошлого года на автосалоне во Франкфурте. В ближайшее время он появится и у российских дилеров. По другую сторону барьера – «Ситроен-С8», продукт европейской конструкторской школы. Напомним, что он аналог «Пежо-807», «ФИАТ-Улисс» и «Лянчи-Федра».

НА ЛИЦО ИЗЯЩНЫЕ...

Основные достоинства мини-вэнов – функциональность и практичность, недаром этот класс часто обозначают аббревиатурой MPV (Multi Purpose Vehicle – многоцелевой автомобиль). Однако времена, когда дизайн вместительных вагонов некоторые фирмы считали делом второстепенным, прошли.

Современным мини-вэнам не приходится стесняться своей внешности. Характерные для всех современных моделей «Мицубиси» стилистические решения, предложенные шеф-дизайнером Оливье Буле (Oliver Boulay), прослеживаются и в «Грандисе». Фирменный «излом» тянется от бампера через эмблему из трех ромбиков на фальшрадиаторной решетке почти до середины капота. Большие задние фонари аналогичны тем, что стоят на обновленном «Лансере» с кузовом универсал и недавно дебютировавшем «Мицубиси-Кольт».

Рисуя новый «Грандис», дизайнеры поглядывали на концепты, представленные пару лет назад, – элегантный автомобиль класса люкс «Спейс Лайнер» (Space Liner) и динамичный кабриолет «Тармак» (Tarmac). Узнаваемость «Грандису» придают «складки» на боковых панелях и дверях.

Французские дизайнеры тоже старались придерживаться семейных традиций. Лицом «Ситроен-С8» похож на легковые модели – решетка с планкой поперек, на которой разместилась двухэтажная эмблема, прищуренные фары, немного вздутый капот. Сбоку С8 по сравнению с «Грандисом» выглядит простовато. Да и задняя часть смотрится скорее функционально, нежели изящно.

Но некоторые элементы у «японца» и «француза» схожи. Например, крупные вытянутые фонари. Только у «Грандиса» вместо лампочек в них более привлекательные и яркие светодиоды (по 24 в каждом). Схожи и указате-



CITROEN C8

ли поворота, поселившиеся в наружных зеркалах.

...ДЕЛЬНЫЕ ВНУТРИ

Безусловно, именно таким должен быть мини-вэн. Однако, чтобы всерьез бороться с конкурентами, этого мало. Внутреннее убранство «Грандиса» выполнили в стиле, присущем многим японским моделям – добротно, удобно, но без особых изысков. Основные органы управления вынесены на центральную консоль.

Дизайн панели приборов C8 более оригинален и замысловат. В отличие от «Грандиса», где основные приборы находятся перед глазами водителя, французы подвесили спидометр, тахометр и другие указатели в середине «торпедо» к двухэтажному козырьку. Между спицами рулевого колеса виден экран, на котором сведения об общем и дневном пробеге, интервалы техобслуживания, указатель уровня масла и другая ин-



Сугубо функциональная и удобная панель приборов «Мицубиси».



В некоторых модификациях C8 на верхней полке между стрелочными приборами ставят монитор.



За передними сиденьями «Грандиса» можно расстелить двухместную кровать длиной более полутора метров.



Четырехцилиндровый бензиновый двигатель пока единственный, который устанавливают на «Грандис».



формация. Любопытно, что приборный мини-щиток гуляет вместе с рулевой колонкой, регулируемой в продольном направлении и по высоте.

Конечно, у «Мицубиси» и «Ситроена» много общего – класс обязывает. По салону разбросаны карманчики, ниши и ящички – не забыть бы, где что лежит. Даже для солнцезащитных очков заботливо предусмотрели специальные отделения. Подстаканники – дело уже привычное. В этих мини-вэнах к услугам пассажиров задних сидений еще и столики, выдвигающиеся из спинок передних кресел.

В «Ситроене» передние сиденья разворачиваются на 180 градусов. Вокруг стола, которым становится кресло второго ряда, с комфортом усядутся четверо, чтобы пообедать или просто поговорить. «Мицубиси» столь хитрыми трансформациями похвастать не может. Разве что сиденья третьего ряда поворачиваются против хода – можно путешествовать или отдыхать на «балкончике» в багажнике.

Наверное, каждому мини-вэну иногда приходится подрабатывать грузовиком. В «Ситроене» и «Мицубиси» можно расчистить место до передних сидений. Еще проще сложить лишь последний ряд, а для перевозки длинномеров выстроить кресла в линию.

Вероятно, кому-то важно, что C8 увезет восемь человек, а «японец» на одного меньше. Впрочем, если семья или компания не столь многочисленная, можно пожертвовать количеством посадочных мест в угоду комфорту. По заказу в обоих автомобилях вместо общего дивана для троих во втором ряду установят два индивидуальных кресла с подлокотниками.

Скучать ни водителю, ни пассажирам не придется: если не с кем поговорить, первому поездку скрасит штатная аудиосистема, а вторые посмотрят фильм на семидюймовом экране, подвешенном к потолку.

НА ЗАЩИТУ СЕМЬИ

Привлекательная внешность, удобный салон, полный набор дополнительного оборудования... Что еще волнует покупателя? Конечно же, безопасность.

Система RISE (Reinforced Impact Safety Evolution – эволюция усиленной системы пассивной безопасности) включает в себя основные элементы кузова, помогающие погасить энергию при ударе и защищающие ездоков. Она принесла «Грандису» наивысшую оценку – 6 звезд на испытаниях по японской методике J-NCAP, во многом схожей с аналогичными тестами EuroNCAP. Свой вклад внесли и другие средства защиты: четыре подушки безопасности для передних седоков, надувные занавески, оберегающие головы, трехточечные ремни (на первом ряду – с преднатяжителями).

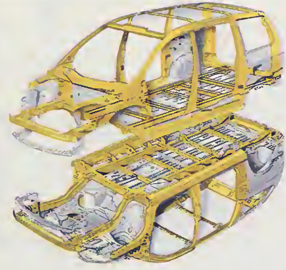
Набор спасательных средств «Ситроена» похож на японский как две капли воды: тщательно проработанный кузов, полный комплект подушек, ремни с пиропатронами. Не забыты самые маленькие пассажиры. На сиденьях второго ряда C8 и «Грандиса» установлены замки «Изофикс» (см. ЗР, 2004, № 5), надежно удерживающие детское кресло при аварии. Правда, «Ситроен» чуть заботливее: под потолком есть даже дополнительное зеркало, в которое родители наблюдают за обстановкой на задних сиденьях.

Конструкторы не только позаботились о пассивной безопасности, но, конечно, постарались напичкать машины устройствами, помогающими избежать неприятностей. Дисковые тормо-





В «Ситроене» из центрального кресла второго ряда получается удобный столик.



Скелет кузова C8. Желтым цветом отмечены основные силовые элементы.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	MITSUBISHI GRANDIS	CITROEN C8		
Общие данные				
Размеры, мм:				
длина	4755	4726		
ширина	1795	1854		
высота	1655	1750		
колесная база	2830	2823		
Колея передних/задних колес, мм	1550/1555	1570/1548		
Радиус поворота, м	5,5			
Кузов				
Количество дверей	5	5		
Число мест	6–7	5–8		
Двигатель	бензиновый			
Расположение, число цилиндров	P4	P4	P4	V6
Число клапанов	16	16	16	16
Рабочий объем, см^3	2378	1997	2230	2946
Мощность, кВт/л.с.	121/165	100/136	116/158	150/204
при об/мин	6000	6000	5650	6000
Крутящий момент, Н·м	217	190	217	285
при об/мин	4000	4100	3900	3750
Трансмиссия				
Привод	на передние или на все колеса	на передние колеса		
Коробка передач	А4 или М5			
Ходовая часть				
Подвеска: спереди	типа «Мак-Ферсон» со стабилизатором			
сзади	на косых рычагах со стабилизатором	поперечная балка на продольных рычагах с тягой Панара и стабилизатором		
Размер шин	215/60R16, 215/55R17	205/65R15, 215/65R15, 215/60R15		

за на всех колесах, разумеется, с ABS, усилие между осями распределяет электроника. В списке штатного оборудования электронных помощников у «Ситроена» больше. Системы, контролирующие пробуксовку колес (Active Traction Control) и позволяющие удерживать автомобиль на заданной траектории (Active Stability Control), у «Грандиса» – в опциях. Правда, японцы обещали, что для некоторых европейских стран их включат в базовое оборудование.

СЕРЬЕЗНЫЕ МОМЕНТЫ

Практичность практичностью, а достойные технические показатели тоже необходимы. Развить максимальные 180 км/ч «Грандису» помогает новый бензиновый двигатель с системой MIVEC, регулирующей высоту подъема впускных клапанов. На пару клапанов приходится три кулачка разных профилей. На небольших оборотах коленвала один впускной клапан приоткрывается лишь наполовину, второй – и того меньше. На повышенных оборотах ход обоим клапанам задает другой кулачок – величина подъема максимальная. Хитрая система позволяет экономить топливо, а также улучшает характеристики крутящего момента и максимальной мощности.

Для «Ситроена» предлагают пару дизельных моторов объемом 2,0 (79 кВт/109 л. с.) и 2,2 л (94 кВт/128 л. с.), ассортимент бензиновых еще богаче. Два более мощных оснащены системой VTC (Variable Timing Control), регулирующей фазы газораспределения. На носке распредвала установлены гидромеханические поворотные устройства. В зависимости от оборотов двигателя и нагрузки распредвал смещается относительно шкива. Преимущества конструкции те же, что и у устройства, регулирующего высоту подъема клапанов на моторе «Грандиса», – меньше расход топлива, выше крутящий момент и мощность.

Японцы сделали и полноприводную версию. Задние колеса при необходимости подключает электронное сцепление, а водитель может выбрать один из трех режимов работы трансмиссии. На хорошей дороге предпочтительнее положение 2WD – ведущие колеса передние. На скользком покрытии лучше включить полный привод – 4WD, а для штурма бездорожья предназначен режим LOCK, когда электронное сцепление работает почти без пробуксовки.

Трудно сказать, кто из дуэлянтов наберет больше голосов на семейном совете. Мнения могут разделиться: например, папа проголосует за динамичный, внешне немного более легковой «Грандис», а маме, возможно, понравится внутреннее убранство C8. Наверняка родители учтут и детские пожелания, ведь мини-вэны не зря зовут семейными автомобилями. □

«Золотая рыбка» компании «Голдфиш», известного производителя закусок, изредка выплывает на рекламные задания с полным кузовом печенья.

КУШАТЬ ПОДАНО!

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Прежде чем попасть на стол, иные продукты преодолевают тысячи километров. Иногда по морю, чаще по воздуху, а на «спринтерские» дистанции провиант путешествует автомобилями – обычными и не очень…

Главная задача при доставке продуктов – сохранить их свежими даже в 30-градусную жару. Для этого приходится охлаждать или замораживать товар. Хороший «наркоз» получить не так уж просто, для этого используют весь потенциал современных материалов и технологий.

Как правило, кузова больших рефрижераторов изготавливают из многослойных сэндвич-панелей. В зависимости от специализации машин, «бутерброд» может состоять из трех, пяти и более слоев полимерных материалов. Всю фурнитуру, напольные панели, стеллажи и перегородки делают из алюминиевых сплавов, нержавеющей стали или пластика, так что коррозии можно не опасаться. Такие кузова получаются легкими и жесткими, что положительно сказывается на собственной массе машины – соответственно, грузоподъемности, а значит и себестоимости перевозок.

Новое слово в изоляции, особенно популярное в классе компактных вэнов – полиуретановые материалы. Они позволяют превратить в холодильник серийный фургон. Гибкий материал легко принимает форму боковин, потолка и пола, позволяя экономить драгоценное пространство. При этом материал обладает низкой теплопроводностью (0,4 Вт/м^2), что помогает долго удерживать необходимую температуру.

По такому принципу, в частности, сделана камера в «Мерседес-Бенце Спринтер» последнего поколения. Холодильная установка в этом автомобиле автономна – ею ко-

В таком магазине работают до трех продавцов.



мандуют электромотор и дополнительный аккумулятор. Так что двигатель гонять не придется. «Морозильная» система высотой всего 220 мм установлена на крыше под колпаком. Аэродинамика практически не страдает, в автоматическую мойку и на подземную парковку можно заехать без проблем. Наконец, если установка потребовала ремонта, ее поменяют буквально в считанные минуты, без разгрузки машины. Так что за сохранность провианта и в этом случае можно не волноваться.

Установка охлаждает продукты до минус 25 градусов – это в самый раз для мороженого и полуфабрикатов пиццы. Регулировка климата с шагом в 1° позволяет подстраиваться под разные грузы: например, парное мясо, овощи и цветы любят нулевую температуру. Водитель следит за ней по указателю на панели приборов.

Конечно, к рефрижераторам предъявляют повышенные гигиенические требования. Поэтому кузова оборудуют дренажной системой, упрощающей уборку камер. В самых современных моделях она почти не требует ручного труда. Системы самоочистки представляют собой вращающиеся форсунки-распылители вроде тех, которые поливают газоны. После разморозки остается лишь включить устройства, которые под большим давлением разбрызгивают воду, вымывая самые труднодоступные закоулки.



Доступ в холодильные камеры «Мерседес-Бенца Спринтер» возможен как через заднюю дверь, так и через сдвижную боковую.

Оптимальная планировка: за бортом +30°C, а в камерах «Спринтера» температура +18, +4 и -20 градусов.

Есть и другие хитрости. Чтобы во время частичной разгрузки продукты не размораживались, рефрижераторы иногда дополняют опцией – так называемой «занавеской морозного воздуха». Стоит открыть дверь камеры, струи холодного воздуха примутся обдувать продукты, предотвращая «потепление». Если заказчик планирует перевозить в машине и замороженный, и охлажденный товар, ему предложат разбить кузов на морозилку и холодильную камеру с независимой регулировкой температуры.

Возить живую рыбу – дело чрезвычайно деликатное и требует особого оборудования – специальных контейнеров с аэрацией. Подобно аквариуму, в них подают кислород. Для этого применяют баллоны с сжиженным или сжатым кислородом, а иногда и воздуходувные устройства, работающие от дополнительной дизельной установки. Такое оборудование рассчитано на дальние поездки, не требует запасов кислорода и, что не менее важно, не перенасытит им воду. Поток воздуха не дает рыбе сбиваться на дне контейнера, но при неправильной эксплуатации может травмировать будущий деликатес.

Чем меньше пузырек газа, подаваемый в воду, тем луч-



Для удобства разгрузки ящиков с напитками боковины кузова делают в виде жалюзи.

По заказу в кузове установят любое количество полок и даже подсветку.



ше насыщение ее кислородом. Поэтому для максимальной эффективности микроскопические отверстия в шлангах-распылителях «сверлят» лазером.

Казалось бы, нет ничего проще, чем возить хлеб. Однако и здесь свои хитрости. Лотки делают так, чтобы буханки не черствели, а особая система вентиляции предотвратит появление излишней влаги, тем более плесени.

Очень выгодно и удобно торговать продуктами с колес. Передвижные лавки довольно популярны во многих европейских странах. Постройка современного механизированного гастронома дело непростое. Кузов, установленный, как правило, на шасси малотоннажника, имеет витрину, закрываемую ставней-козырьком. Внутри – шкафы с регулируемой температурой, мойка и часто – электроустановка для автономной работы. Такой магазин может торговать хоть в поле в течение 8–12 часов.

Для кузовов магазинов обычно используют нержавеющие, а главное, легкие панели, алюминиевые и пластиковые, ведь «начинка» довольно тяжела. Например, полная масса лавки немецкой фирмы «Борко-Хонц» на базе «ФИАТ-Дукато» достигает 3900 кг, так что дизелю объемом 2,3 л мощностью 81 кВт/110 л. с. приходится несладко...

Самых ярких «кормильцев-путешественников» используют в рекламных целях. Взять хотя бы знаменитые «поцелуемобили» шоколадного концерна «Херши». Их история началась в 1997 году, когда компания решила отправить в путешествие по США удивительный автомобиль для участия в благотворительных акциях, заодно рекламируя сладкую марку. Одна из самых броских машин в мире – «конфета» длиной 7,5 м и высотой 3,3 м на платформе «Шевроле» полной массой 6378 кг с двигателем «Вортек» 5700 мощностью 257 кВт/350 л. с.

В 2001 году в день святого Валентина «поцелуемобиль» выехал из Нью-Йорка и за несколько месяцев преодолел более 100 000 миль, объехав свыше 120 городов 30 штатов. Машина останавливалась в 120 детских больницах, где малышам раздавали конфеты и шоколадки. Для этого в закромах автомобиля припрятали более 230 000 (!) сладких подарков. В каждом городе «поцелуемобиль» буквально атаковали восторженные ребятишки (да и родители не стояли в стороне), которых прельщали не только сладости. Ведь на борту машины разместили и огромный телеэкран, на котором показывали фильм о создании шоколада и самой машины, а по соседству устроили компьютерную игротеку.

«Поцелуемобилю» вторит автомобиль-призыв к здоровому питанию компании «Квакер». В огромную чашу на его «спине» вмещается... 4500 порций овсяной крупы! Машина стала центром акции «За здоровое питание». Деньги, собранные в ее ходе, пожертвовали американской ассоциации по предотвращению сердечных болезней.

Всегда свежая клубника, диковинные морепродукты, десятки сортов сыра... Вино какой страны вы предпочитаете в это время суток? Моторизованные «поильцы» и «кормильцы» уже отправлены за новыми порциями. Кушать подано! □



«Занавеска» из холодного воздуха препятствует проникновению тепла в камеру при погрузке-разгрузке.



«Овсянка, сэр!» – основа здорового питания.



По заказу фирмы «Херши» изготовили аж три «поцелуемобиля».

ДА БУДЕТ ЦВЕТ

МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ



Процесс окраски порошковыми эмалями полностью роботизирован.

Всем известно: кузов – самая дорогая деталь автомобиля. Рачительный хозяин старается продлить ему жизнь, мечтает, чтобы лак долго сохранял блеск и сопротивлялся ударам камней, а металл под ним – коррозии. А еще хорошо бы свести к минимуму влияние окружающей среды. Технологи бьются над этими задачами не первый десяток лет и весьма преуспели, особенно в последние годы. Современные окрасочные комплексы с катафорезным грунтованием не новость уже и в России (ЗР, 2002, № 1), но технологии не стоят на месте.

Прогресс в области окраски, бесспорно, стимулируют экологические требования. Именно поэтому производители все чаще используют красители на водной основе. Конечно, это вовсе не акварель, знакомая нам с детства. Но вместо эфиров и спиртов, входящих в состав традиционных красителей, в автомобильных «акварелях» действительно присутствует вода, а доля вредных растворителей на 80% меньше.

Секрет не только в составе краски, но и в способе ее нанесения. Крошечные частицы эмали, проходя через распылитель, получают положительный электрический заряд, а на кузов подают отрицательный.

Краска, по сути, притягивается к кузову, а чтобы достичь максимально однородной смеси, эмаль постоянно размешивает миксер со скоростью 16 000 об/мин.

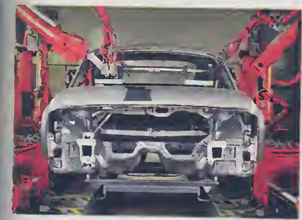
Электростатический метод позволяет сэкономить более 1,4 кг эмали на автомобиль. Тот, кто пробовал себя в роли маляра, понимает, что это немало. А, скажем, в масштабах «Большой тройки» («Форд», «Даймлер-Крайслер» и «Дженерал моторс») оптимизация окраски позволит ежегодно экономить… 683 млн. долларов!

Оптимизация – это не только электростатический метод и водные эмали. Очень важен контроль над воздушными потоками в окрасочной камере. Руководствуясь показаниями акустических датчиков, электроника посылает воздух в нужном направлении, помогая прокрасить труднодоступные участки кузова.

Перспективное развитие окрасочных технологий – применение порошковых красок и грунтов. Порошок-краситель смешивают с водной основой, при этом он не растворяется в воде, а образует суспензию. Затем «жидкий порошок», как называют его специалисты, наносят традиционным распылением поверх нескольких слоев грунта.

Теперь самый ответственный момент: кузов помещают в сушильную камеру с рециркуляцией и фильтрацией, где под напором горячего сжатого воздуха молекулы воды покидают эмаль всего за семь минут. Температуру поднимают до 140°С, и через 30 минут химическая реакция окончательно завершена, а будущий автомобиль сверкает тонким, но чрезвычайно прочным эластичным покрытием, стойким к внешним воздействиям и коррозии.

Благодаря такой технологии толщину покрытия легко варьировать от 15 мкм до менее чем

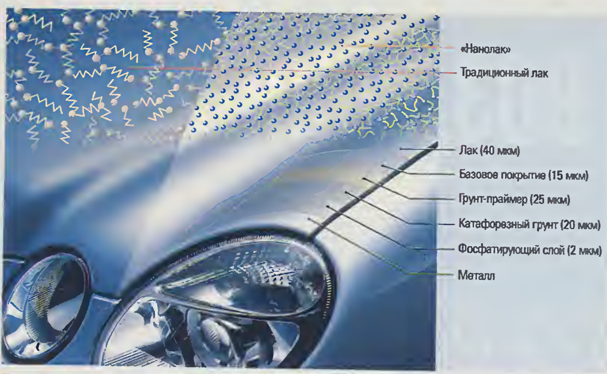


Защитная обработка кузовов помогает без потерь товарного вида доставлять автомобили заказчикам.





Даже не верится, что этим порошком красят автомобили.



Перед нанесением «нанолака» кузов проходит те же операции, что и перед обычной окраской.



Этот «Мерседес» прожил пять лет и перенес 60 автоматических моек: преимущества «нанолака» налицо.

1 мкм! А системы рекуперации позволяют повторно использовать неприлипший к кузову порошок. Если при работе традиционными жидкими эмалями до 50% краски, в буквальном смысле, уносится ветром, то, применяя порошковые, можно снизить отходы до ничтожных 2–4%. С точки зрения экологии порошковые краски тоже хороши: они практически не содержат летучих органических соединений и растворителей.

Одним из пионеров в области порошковых технологий стала фирма «Хонда». Пока она освоила грунт. После его затвердевания электростатическим методом кладут обычный жидкий, а затем эмаль и лак.

Обидно поцарапать новый автомобиль? Производители с этим согласны. Чтобы избежать повреждения краски при сборке и транспортировке нового авто, на крышу, капот и боковины часто напыляют состав, представляющий собой взвесь полиуретановых частиц в воде. Кузов сушат при высокой температуре, под воздействием которой защитные полосы приобретают свойства пластика. В салоне дилера «подарочную упаковку» удаляют, как скотч. Следов на кузове она не оставляет.

Прекрасные, почти фантастические перспективы открывают перед специалистами по окраске так называемые нанотехнологии. Они позволяют корректировать молекулярную структуру вещества и соединять мельчайшие частицы, диаметром менее 20 нм – гораздо тоньше человеческого волоса (см. ЗР, 2004, № 5).

После четырех лет экспериментов и окраски более 150 (!) тестовых машин концерн «Даймлер-Крайслер» объявил о готовности к серийному применению нанотехнологий. Весной с конвейера сошли первые «мерседесы» SL и SLK, окрашенные «нанолаком».

В краску добавляют микроскопические керамические «чешуйки», затем состав наносят на кузов. В сушильной камере при температуре 140° молекулярные цепи вытягиваются, а покрытие становится прочнее традиционного в несколько раз. Вот результаты некоторых тестов: для повреждения «нанопокрытия» потребовалось усилие 20 мН, тогда как обычное деформировалось уже при 7 мН. Испытатели придирчиво оценивали даже блеск лака. Новая краска после сорока моек потеряла его на 40% меньше, нежели старая.

Помимо стойкости, у «нанолака» еще целый букет преимуществ. Например, так называемый эффект лотоса. Поверхность этого цветка, как известно, всегда девственно чиста: вода и грязь скатываются с нее, не оставляя и следа. Специалисты уже колдуют над подобными покрытиями. Начать хотят, разумеется, с колес. Но недалек день, когда нам предложат (сперва, наверное, в качестве опции) самоочищающуюся машину. Мойщики наверняка будут недовольны. Впрочем, грязь грязи рознь. Интересно, тестировали ли автомобили, сверкающие «нанолаком», в российской столице? □



ВОЗДУШНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

Уютные комфортабельные салоны, тонированные стекла, совершенные климатические установки... Что еще нужно? Да хочется свежего, пусть и не очищенного фильтрами воздуха, теплого ветра, несущего запах цветения. Все просто: сесть в кабриолет и убрать крышу. С каждым годом выбор таких автомобилей все шире



Один из самых просторных кабриолетов – «Мерседес-Бенц CLK». Тент прячут под крышку за сиденьем.

ТЯЖЕЛАЯ ДОЛЯ

Масса современного кабриолета заметно – на 60 – 200 кг – выше, чем у аналога с обычной (несъемной) крышей. Открытый кузов необходимо усиливать, причем требования к жесткости все возрастают.

Кузов усиливают трубами, как правило, квадратного сечения, с толщиной стенок до 3 мм. Их «тянут» от мест крепления двигателя к полу, где устанавливают сиденья. Мощную распорку монтируют и между салоном и багажником, лонжероны тоже усиливают. Дополнительную нагрузку несет и рамка ветрового стекла. Обычно ее утолщают примерно на 1,5 мм, а порой и заметно меняют форму.

Даже мягкая складная крыша (не говоря о жесткой!) – сложное устройство, состоящее из нескольких сот деталей. Конструктивно кабриолет – не модификация серийной машины, а, по сути, отдельная модель, требующая иных технологий. Не удивительно, что открытые автомобили доверяют строить специализированным фирмам: «Валмет», «Карманн», «Элье» и др. Кстати, их инженеры участвуют и в разработке конструкции.

ОСТАВЬТЕ «ШАПКУ» ДОМА

Самый простой и наименее трудоемкий для конструкторов и производства кузов – тарга. Сегодня это название почти забыто, придержива-



По «классической» терминологии такой кузов называется тарга, но фирма «Смарт» зовет его родстер-купе.



Один из самых демократичных кабриолетов «Форд-СтритКа». Ездоков защищают мощные дуги, на заказ предлагают жесткую крышу.

ется его, пожалуй, только фирма «Порше», которая одной из первых начала строить такие кузова в 1960-х.

Среднюю часть крыши, открыв специальные замки, можно снять и убрать в багажник или оставить в гараже. Сделать это несложно и нетяжело – нынче такую «шапку» изготавливают, как правило, из легкого сплава, а то и вовсе из пластика.

Более сложную конструкцию предлагает «Порше». На модели «911 Тарга» прозрачная середина крыши автоматически уезжает за заднее стекло. Несущие боковины крыши у такого кузова несъемные. Однако на аналогичном по конструкции «Смарте» их можно «отстегнуть» и убрать, например, за сиденья.

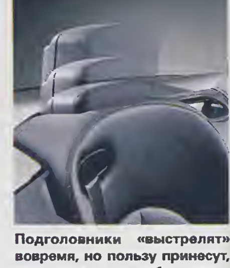
Все меньше автомобилей с тентом, складывающимся вручную. Даже на небольших моделях часто применяют электропривод. Классические кабриолеты, у которых крыша складывалась «гармошкой» за сиденьем, постепенно занимают места в музеях. Инженеры исхитряются «скрутить» тент столь компактно, что он умещается в нише под небольшой крышкой. Это не столько эстетическое, сколько аэродинамическое требо-



Даже мягкая крыша и механизм ее складывания – сложная конструкция из более чем 800 деталей.

«Скелет» «Кадиллака-XLR» – жесткий, но легкий алюминиевый каркас.

Круговая оборона «Ауди-S4» производства завода «Карманн»: передние и боковые воздушные мешки, дуги безопасности, таящиеся за задними подголовниками.



Подголовники «выстрелят» вовремя, но пользу принесут, если ездоки не забыли пристегнуться.

СШИТ КОЛПАК

Кабриолетов с мягкой крышей пока большинство. Конечно, нынешние тенты далеки от примитивного брезента. Материя – плотная, влаго- и морозостойкая, да и прорезать ее не слишком легко. Покупателям часто предлагают несколько цветов. Обогреваемое заднее стекло стало нормой, а нынче конструкторы умудряются встроить в тент даже люки (ЗР, 2004, № 5).



Дизайнеры «Мазерати-Спайдер» решили, что мощные защитные дуги к лицу спортивному родстеру.

вание. Автомобиль со снятой крышей заметно проигрывает в обтекаемости обычному, кроме того, конструкторы вовсю борются за снижение шумов, поэтому стараются максимально «загладить» кузов.

В качестве опции многие фирмы предлагают жесткие крыши-колпаки. Их обычно ставят на зиму, а летом оставляют в гараже.

И КУПЕ ПРЕВРАЩАЕТСЯ...

Первые машины с убирающейся жесткой крышей (раньше такие называли хардтоп – жесткий верх) появились еще в середине 1930-х.

Крыша современных купе-кабриолетов (нынче их чаще зовут так и обозначают СС) – сложное инженерное сооружение. За 20–30 секунд она ломается на две, иногда три части, складывается в «бутерброд» и уезжает в услужливо приоткрытый багажник. Одним электроприводом здесь, конечно, не обойтись, основная работа ложится на гидравлику. Давление в гидросистеме нешуточное – более 100 бар. Убрать крышу можно даже на ходу, но на скорости до 20–30 км/ч. Ошибка исключена – процесс контролирует электроника.

Складные крыши отнимают, в зависимости от класса автомобиля, 100–300 л багажника. В нем обычно ставят ограничительную шторку, напоминающую владельцу о лимите.

Конструкторы без устали мудрят над совершенствованием крыш, стараясь уложить их как можно компактней. Это лучше удается, если делить верх на большее количество частей, но тогда – дополнительные детали, килограммы, затраты. Впрочем, «крышных дел» мастерам помогают технологи, колдуя над новыми, более легкими материалами.



Крыша «Лексуса-SC430», как и у большинства купе-кабриолетов, ломается на две части.



«Порше-911 Каррера Тарга»: прозрачный верх с электроприводом уезжает за заднее стекло.

КРУГОВАЯ ОБОРОНА

По западноевропейской статистике более 30% аварий кабриолетов – опрокидывание. Видимо, владельцев, среди которых немало молодых, горячих голов, дополнительно провоцирует встречный ветер.

Ремни безопасности, разумеется, обязательны, но лишь ими не обойтись. Главные элементы защиты – рамка ветрового стекла и дуги сзади. Первую делают весьма массивной, как бы нависающей над салоном. Посадка из-за этого чуть менее удобна, зато можно обойтись без портящих экстерьер защитных дуг за спинками сидений. Последние чаще ставят на машинах спортивного стиля или недорогих.

Все шире применяются автоматические защитные дуги. В походном состоянии их не видно, а едва электронные датчики почувствуют, что опрокидывание неизбежно, защита выстреливает примерно за 0,3 с. Иногда роль дуг выполняют штатные подголовники.

Конечно же, не обделены владельцы кабриолетов и подушками безопасности. Боковые мешки, повторяющие формой профиль сидящего человека, прячут в дверях. В общем, круговая оборона в открытом автомобиле надежна, но лучше испытывать ее лишь на манекенах.

Чтобы стать владельцем кабриолета, нужно дополнительно раскошелиться на несколько тысяч евро. Добавьте к этому повышенный (на 0,1–0,7 л/100 км), особенно с опущенным верхом, расход топлива, смиритесь с потерями в скорости и динамике. И тем не менее людей, по мнению которых эта арифметика слишком скучна для столь привлекательных, романтичных авто, с каждой весной все больше. □

ПРИКЛАДНАЯ ГЕОМЕТРИЯ

Классический шип с цилиндрическим «гвоздем», просуществовав более полувека, похоже, стал сдавать позиции. В прошлом году «Нокиан» (ЗР, 2003, № 9), а теперь и «Континенталь» объявили о выпуске серийных шин с новыми шипами. Финны выбрали в сечении квадрат, немцы предпочли овал, убедившись в эффективности таких шипов на ледовых трассах («Континенталь» – эксклюзивный поставщик шин для французского зимнего чемпионата «Трофэ Андрос»).

Впрочем, овальной твердосплавную вставку можно назвать лишь в первом приближении. На самом деле это параллелепипед со скругленными торцами (рис. 1), причем ребра расположены под прямым углом к плоскости качения шины, что улучшает сцепные свойства в продольном направлении, то есть разгонную и тормозную динамику (рис. 2). Сцепление же в боковом направлении осталось прежним, на уровне классических шипов. Основание корпуса шипа той же формы, но здесь овал ориентирован в плоскости качения, обеспечивая большую устойчивость под нагрузкой и более равномерное распределение давления на подслой и брекер.

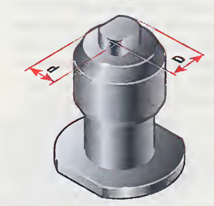


Рис. 1. Форма овального шипа «Премиум».

Твердость иглы шипа подбирается в зависимости от требований рынка. Материал – кобальт или карбид вольфрама. Масса овального шипа – 1 г.

Правильную ориентацию и оптимальное выступание шипа задают сборочные автоматы. В соответствии с законодательством большинства стран твердосплавная вставка не должна выступать над поверхностью шины более чем на 1,2 мм. С другой стороны, высота менее 1,0 мм уже заметно снижает эффективность шипов. «Континенталь» балансирует у самой границы допуска (рис. 3).

В первую очередь новая технология найдет применение на всех типоразмерах (15–18 дюймов) шины «Конти Винтер Викинг 1», которая выпускается с 2000 года и очень хорошо зарекомендовала себя по итогам многочисленных тестов. Модели с овальными шипами можно будет отличить по специальным наклейкам.

Рис. 2. Сравнение эффективности на льду круглых и овальных шипов.



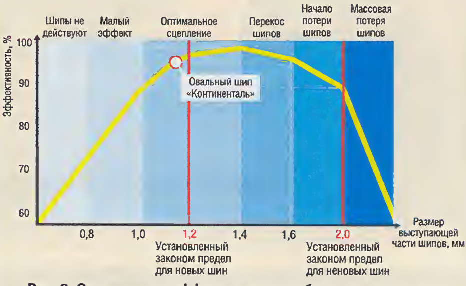


Рис. 3. Зависимость эффективности работы шипов от размера выступающей части.

ШТУЧНЫЙ ТОВАР

Шины с индексом Y, рассчитанные на скорость до 300 км/ч, выпускают немногие фирмы. Объемы невелики – «феррари», «брабусов» и «порше» даже в обеспеченной Европе немного, да и изготовить такую покрышку – задача не из легких. Но и здесь не прекращается конкурентная борьба: не только за тугие кошельки нефтяных шейхов и звезд шоу-бизнеса, но и за престиж марки. В этом году старейшая шинная компания «Данлоп» представляет новинку с индексом Y – летнюю покрышку «SP Спорт Макс».

Ставший уже традиционным V-образный симметричный направленный рисунок рассчитан на интенсивный отвод воды. Благодаря крупным шашкам и массивному центральному кольцу протектор получился достаточно жестким (помним об управляемости на высоких скоростях!), при этом хорошо приспосабливающимся к неровностям дороги. Слой специальной резины под протектором, воспринимает все нагрузки и снимает излишние напряжения, вместе с тем делая более чуткими отклики на движения рулевым колесом.



У покрышки Dunlop SP Sport Maxx модифицировали рисунок протектора – увеличилось пятно контакта в повороте, улучшился отвод воды.

Линейка типоразмеров «Макс» и в самом деле «макси»: от 205/55R16 до 305/30ZR22. Последний предлагается для БМВ-М5, «Порше-Кайенна» или «Фольксвагена-Туарег». Данлоп» выбирают многие европейские тюнинговые ателье. В России их пока единицы, но отдельные заказы уже есть. Впрочем, так и должно быть – все-таки штучный товар.



ШИНЫ ДЛЯ БОБСЛЕЯ

Несмотря на солидные штрафы за превышение скорости, в Европе растет число мощных автомобилей: более трети новых машин развивают свыше 180 км/ч, треть из последних укладывают стрелку за 230. Создавая летние шины сегмента H и V (до 210 и 240 км/ч соответственно), инженеры выбирают для протектора все более твердые смеси, прекрасно работающие на асфальте, но абсолютно неадекватные зимним условиям. Поэтому спрос на зимние шины для скоростных автомобилей в последнее время заметно вырос. А поскольку лед и снег в Европе долго не задерживаются, автомобилисты ждут от новых покрышек отменного поведения и на мокром, и на сухом асфальте.

Эти качества отличают новинки концерна «Континенталь» – «Конти Винтер Контакт TS 810» и «TS 810 Спорт». Первая – с посадочным диаметром от 15 до 17 дюймов и шириной от 185 до 235 мм, вторая – от 16 до 19 дюймов и до 295 мм соответственно. TS 810 призвана обеспечить максимальный комфорт: низкий уровень шума и хорошую плавность хода. Шина «TS 810 Спорт» «заточена» на управляемость в предельных режимах (пять типоразмеров омологированы для «Порше» и обозначены «N0»).

Протектор новых шин несимметричен. В нем можно выделить три группы элементов: жесткие шашки наружной плечевой зоны отвечают за хорошую управляемость на поворотах (именно наружная сторона шины в повороте нагружается больше всего); продольные кольца сокращают тормозной путь на сухом покрытии, а ламели внутренних шашек улучшают управляемость на зимних дорогах. TS 810 намного превышает свою предшественницу TS 790 по комфорту, тормозным и разгонным характеристикам, боковой устойчивости и ходимости. На управляемости благотворно сказались меньшее количество шашек на внешней стороне шины и их большая длина, чем на внутренней. За счет этого удалось увеличить контактную поверхность на 40%, а ламели с увеличивающейся «амплитудой» препятствуют излишней податливости шашек. Дополнительные ребра «гребут» на снегу и миксте совместно с широкими ламелями на внутренней стороне протектора, которые раскрываются при соприкосновении шины с дорогой, вгрызаясь в снег.

Благодаря новому составу смеси улучшилось сцепление на мокрой дороге. К тому же, как утверждают немецкие шинники, им удалось снизить диффузию размягчителя, из-за которой шина со временем теряла эластичность. Теперь поверхность протектора надолго сохраняет заданные свойства.

Часть «Конти Винтер Контакт TS 810» и «TS 810 Спорт» оснастят системой SSR (Self-Supporting Runflat tyre) – эластичными усилителями боковин, воспринимающими нагрузку при потере давления. В случае прокола такого колеса можно проехать еще 80 км со скоростью до 80 км/ч. А запаска становится ненужной. Впрочем, пока такие шины будут штатными лишь на автомобилях с системой контроля за давлением (RDKS).

По заверениям производителей, цены на новые покрышки останутся на уровне предыдущей модели TS 790.



Определять различия между шинами лучше на одинаковых авто. Выбор пал на «Альфа-Ромео-156».



Шина TS 810 создана для быстрой и комфортной езды.



Модель TS 810 Sport: отменная управляемость в предельных режимах.



КАК РЫБА В ВОДЕ

Шины тестируют на залитой водой трассе. Уровень воды – 8 мм.

Все чаще европейцы выбирают на лето для своих авто демисезонную обувку – «дождевые» покрышки. Подогревают спрос и производители, объявившие настоящую войну аквапланированию: то одна, то другая компания заявляет об очередном прорыве. Но нет предела совершенству: по словам инженеров «Гудьира», новая покрышка «Гудьир Гидра Грип» по основным параметрам заметно опережает конкурентов.

Симметричный направленный рисунок протектора HydraGrip таит в себе немало интересного. Во-первых, здесь использована технология 3D-BIS: прорези между ламелями выполнены в виде замков, с выступами и впадинами. Помимо большего сопротивления сдвигу, этот прием позволяет увеличивать длину прорезей по мере износа шины (см. рис.). Вторая особенность рисунка – каскадные ламели с наклонными прорезями. При интенсивном торможении они образуют единый блок, придавая большую жесткость протектору. Наконец, широкие V-образные канавки хорошо отводят воду на высоких скоростях. Так, при испытаниях шин HydraGrip на скорости 125 км/ч площадь поверхности контакта с дорожным полотном составила около 60% от площади контакта в состоянии покоя. Для сравнения: у многих летних шин она сокращается до 15–45% – хорошей управляемости уже не жди.

Поработали технологи и над составом смеси. С новыми полимерами шина лучше «липнет» к асфальту и отталкивает воду. А тонкий слой более жесткой резины между протектором и брекером улучшает управляемость.

«Гидра Грип» предназначена для любителей быстрой езды – индексы скорости покрышек H и V (210 и 240 км/ч). Если цены на новую модель традиционно останутся на уровне предыдущей, то заметный спрос на российском рынке ей обеспечен. Ведь сухих деньков в стране рискованного земледелия не так уж много.

Изношенный протектор

По мере износа GoodYear HydraGrip прорези между ламелями удлиняются.



В конструкции протектора использованы последние достижения компании: технология 3D-BIS, каскадные ламели, V-образные канавки для динамического отвода воды.



ВЫСОКИЙ СТИЛЬ

НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Говорят, когда в 1990 году «Рено-Магнум АЕ» впервые представили свету, своим необычным дизайном он поверг конкурентов в уныние и вызвал восторг перевозчиков. Прошли годы, уже выпускается третье поколение грузовиков, но «Магнум» по-прежнему заметен на дороге и вызывает всеобщее любопытство.

БУЛЬДОЖЬЯ ХВАТКА

В 1990 году грузовое отделение концерна «Рено» обзавелось американским филиалом – купило компанию «Макк» (Mack Trucks Inc. с бульдогом на эмблеме). Поэтому не удивительно, что некоторые модификации «Магнума» выпускали с американскими дизелями. В австралийском отделении «Макк» на «Магнум» ставили рядную «шестерку» «Камминс» 500–550 л. с. До 2000 года для перевозчиков Западной Европы и Америки на «Магнум-Интеграл» предлагали самый мощный, 560-сильный V8, «Макк-ЕЕ9» объемом 16,4 л. Со своих, «реношных» 12-литровых турбодизелей снимали поменьше, до 420 л. с. и совместно с «Макк» продолжали работать над новым семейством двигателей – «Е-Тэк» (E-Tech). Теперь это основной двигатель французского флагмана третьего поколения. Мощность 400, 441, 480 л. с. и момент от 1850 до 2250 Н·м – неплохие показатели для 12-литровой «шестерки». Особых секретов здесь нет – турбокомпрессор с изменяемой геометрией направляющего аппарата, интеркулер, четыре клапана на цилиндр, индивидуальные электронно-управляемые ТНВД (свой для каждой форсунки) с давлением 1800 кгс/см². Для хорошего смесеобразования – восьмидырчатые распылители форсунок, для долговечности – составные поршни с днищем и бобышками из жаропрочной стали и алюминиевой юбкой, для надеж-



ности газового стыка и удобства обслуживания – две унифицированные головки, каждая на свои три цилиндра. Надежный поликлиновой ремень в приводе генератора, помпы и вентилятора. Как видим, все не хуже, чем у конкурентов, и ресурс обещают отменный – под два миллиона километров.

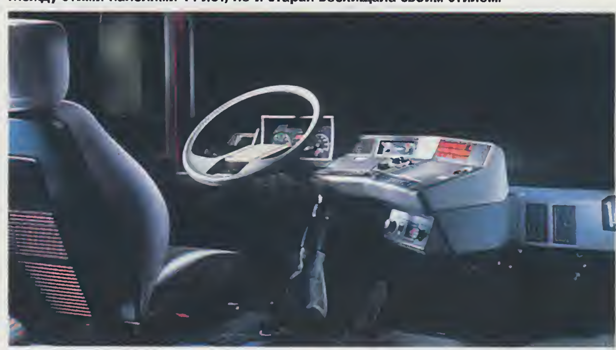
Еще на первом – «АЕ» электронные системы контроля отслеживали столько параметров, что на панели приборов красовались... 33 (!) контрольные лампочки. Теперь на смену этой гирлянде пришли дисплеи и микропроцессоры второго поколения американско-французской системы V-MAC. Она управляет двигателем, моторным тормозом, коробкой передач, тормозами, подвеской и противоугонным устройством. Тем временем другая электронная система «ИнфоМакс» собирает все сведения о работе автомобиля, стиле вождения и ошибках водителя, планирует проведение регламентных работ и помогает составлять наиболее рациональные маршруты.

СТУПЕНИ СОВЕРШЕНСТВА

С «реношными» моторами «магнумов» первых серий работали коробки «Рено-B9» – девятиступенчатая с планетарным демультипликатором, подобная нашей ЯМЗ-239, или 18-ступенчатая «Рено-B18», где «девятку» дополнили делителем. Под заказ могла быть полуавтоматическая электронно-управляемая коробка TBV, а машины с американскими моторами оснащали различными КП «Итон».

Однако теперь, после того как «Рено» продал производство коробок известной фирме ZF, ставят только ее агрегаты. В зависимости от крутящего момента двигателя подбирают одну из трех моделей: 16S151, 16S181 и 16S221. Управление основной коробкой – тросами с пневмоусилителем, делителем и демультипликатором – пневматикой.

Между этими панелями 14 лет, но и старая восхищала своим стилем.







Впрочем, возможны варианты – поставят механическую, 12- или 16-ступенчатую, электронно-управляемую коробку «Оптидрайвер». С ней даже педали сцепления нет – один джойстик.

Мосты на «Магнуме» только от «Рено». Чтобы убедиться в этом, не надо даже рассматривать шильдик на балке – кроме французов, таких ступичных планетарных редукторов с коническими шестернями никто не делает. Эти мосты наиболее распространены в России, а в Европе, в угоду экономичности, ездят с одинарными гипоидными парами.

Когда-то, на заре «магнумостроения», выпускали модификации с полностью рессорной подвеской, но сейчас это редкость. Ныне основная подвеска комбинированная: впереди – параболические рессоры, сзади – электронно-управляемая на пневмоподушках.

Такая особенно хороша для низкорамных тягачей – с широкопрофильными шинами и низким седлом (950 мм) можно выгадать несколько дополнительных кубометров фуры. Большим спросом пользуются длиннобазные шасси длиной до 9,5 м – на них и длинномеры можно возить без прицепа. А вот самосвал или какое-нибудь крановое шасси из «Магнума» не делали никогда – на то есть более «мелкие» машины, например, «Керакс» (ЗР, 2003, № 3).

ВЗГЛЯД СВЫСОКА

В России кабина «Магнума» (ее еще зовут «телевизором») – неиссякаемая тема анекдотов про дальнобойщиков и даже одной шоферской легенды. Будто бы пригнали минчане в 1988 году в Париж на автосалон свой МАЗ-2000 «Перестройка», и так он понравился французам, что содрали его один в один, за два года наладили производство и назвали «Магнумом».

Это, конечно, байка – роднит машины только высоко поднятая над рамой и двигателем кабина.

Конечно, по тому времени ей не было равных, но в лидерах «Магнум» продержался недолго. Даже после двух модернизаций, когда сильно изменился интерьер, внешний вид, не считая бампера и решетки, размеры остались прежними. Объем кабины тот же, что и 14 лет назад, – 8,9 м³, высота – 1870 мм. В лидерах же МАН TG-A объемом 10,46 м³ и высотой 2100 мм. Зато по высоте над землей «Магнум» превосходит всех – до пола 1725 мм, а каково добираться до сиденья? Четыре ступеньки вверх, два шага в сторону, держась руками за внешние поручни, и все это на высоте человеческого роста.

Обзор с такой высоты, а точнее, вид из окна, конечно, прекрасный, только каково водителю по десятку раз в день скакать туда-сюда с документами в зубах, руками-то держишься за поручни!

Подвеска кабины всегда была пневматической, четырехточечной, только на «Интеграле» ее дополнили еще двумя наклонными амортизаторами, а на последнем «Магнуме» поставили резиновые буфера-отбойники – так уменьшают клевки и раскачивание кабины в движении. На стальные детали и панели кабины наносят лакокрасочное покрытие в семь слоев – судя по старым «магнумам», добротное, не шелушится с годами. А то, что «ниже пояса», и вовсе сделали пластмассовым.

Из других особенностей кабины – почти нет аэродинамического обвеса, лишь маленький спойлер на крыше. Даже огромное ветровое стекло по-прежнему стоит почти без наклона. Это уже традиция – сохранение ставшего легендарным силуэта.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

RENAULT MAGNUM

Общие данные	
Полная масса автопоезда, кг	44 000
Грузоподъемность автопоезда, кг	30 000
Снаряженная масса автомобиля, кг	7520
Контрольный расход топлива при 80 км/ч, л/100 км	32
Максимальная скорость (с ограничителем), км/ч	85
Двигатель	**«Е-Тэк», дизельный, с турбонаддувом и интеркулером, Евро III**
Расположение, число цилиндров	Р6
Рабочий объем, л	12,1
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	324/441 1900
Крутящий момент, Н·м при об/мин	2050 1100–1400
Трансмиссия	
Сцепление	однодисковое или двухдисковое с гидроприводом и пневмоусилителем
Коробка передач	механическая, 16-ступенчатая мод. ZF 16S181DD
Цена в зависимости от комплектации, тыс. евро	от 97

Передний тормоз с плавающей скобой и вентилируемым диском.



Составной поршень легкий, не прогорит и не раскрошится.



Обслуживать «Магнум» проще с откинутой юбкой.



Ресиверы на кабине – очень редкое решение.

Nissan Qashqai представлен на Женевском автосалоне в 2004 году.

КОНФОРМИСТ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ.
РИСУНОК: КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

ИСТОКИ

Первый полноприводный «Датсун» (марка «Ниссан» той же фирмы существовала параллельно и в те годы была менее известна) стартовал в 1951-м. Как и большинство вседорожников того времени, автомобиль с довоенным еще шестицилиндровым мотором конструкции американской фирмы «Грэхэм-Пейдж», очень напоминал «Виллис». Этот «Датсун-4W60» стал прародителем известного семейства «Патруль». Пережив немало модернизаций, оно выпускается и сегодня. Однако ряд полноприводных «ниссанов» заметно вырос. И от большинства из них требуют не столько способности преодолевать бездорожье, сколько универсальности – пригодности к разным, чаще не слишком суровым условиям эксплуатации. Именно таков очередной концепт от «Ниссана».

ГОРОЖАНИН С ДУШОЙ КОЧЕВНИКА

Надо же было придумать такое имя! Фирме пришлось специально объяснять, что звучит оно – «Кэшкаи». Не удивительно: прочитать Qashqai на любом европейском языке непросто, а легко на... фарси. Ведь это имя кочевого племени, проживающего вблизи гор Загрос на юго-востоке Ирана.

По замыслу отцов «Кэшкаи», машина должна понравиться «городским кочевникам» – молодым несемейным или малосемейным людям, которые работают в городе, а выходные предпочитают проводить на природе. Автомобиль, по утверждению вице-президента нового дизайн-центра



Примерно так может выглядеть обновленный «Ниссан Х-Трейл». Вероятно, в стилистике нового родстера найдут отражение решения, уже опробованные на серийных моделях.



«Ниссан-Патруль» первой половины 1960-х. Тогда к полноприводным машинам предъявляли совсем иные, нежели сегодня, требования.

«Ниссана» в Лондоне Сатору Таи, приспосабливается к среде обитания так же хорошо, как те, кому адресован.

Создатели называют «Кэшкаи» модным нынче словом кроссовер. Самый подходящий его аналог по-русски – гибрид. Но не в привычном уже значении – с двигателем внутреннего сгорания и электромотором, а в смысле все той же универсальности.

Внешне концепт похож на «Мурано». Отчетливо видны и мотивы других «ниссанов». Ниспадающая к двери багажника крыша и высокая линия остекления – дань не только моде, но и аэродинамике. Самое оригинальное в дизайне, пожалуй, фары. Над «габаритниками» вовсе не крышки, а специальная краска, беспрепятственно пропускающая свет.

Отделка салона проста и лаконична. Такая, по мысли дизайнеров, как раз и должна понравиться «городским кочевникам». А чтобы в загородных вылазках не возникало неуверенности, у машины полный привод и немалый дорожный просвет – 237 мм.

Любопытно, что в век электроники создатели «Кэшкаи» особое внимание уделили механическим изыскам. Проникнув в машину через распашные двери (средних стоек нет), «городской кочевник» обнаружит четыре кресла, прикрепленные к мощному коробу посреди пола. Он-то в отсутствие стоек и обеспечивает жесткость кузова. Кресла можно сложить, компактно соединив спинку с сиденьем, или поставить вертикально заподлицо с коробом. Теперь в машину поместится даже горный велосипед. Еще одна гордость конструкторов – дверь багажника. Верхняя прозрачная часть, открывающаяся отдельно, – не откровение, а вот нижняя, опускаясь, уезжает под днище, не мешая погрузке.

Никаких подробностей о двигателе и коробке передач не сообщают. Создатели называют «Кэшкаи» «серьезным эскизным проектом». Думаю, акцент стоит делать все-таки на первом слове.

ПРОГНОЗ

«Ниссан» продолжает обновлять модельный ряд. По классу и габаритам (длина – 4310 мм, база – 2650 мм) концепт ближе всего к модели «Х-Трейл». Она хоть и не стара, но стилистически несколько выбивается из заметно обновленной гаммы японской фирмы. Так что старания лондонских дизайнеров, скорее всего, не пропадут: обновы можно ждать в конце этого – начале следующего года. Вряд ли «Ниссан Х-Трейл» сильно изменят конструктивно, но свежий дизайн наверняка подогреет интерес к модели. ■

МЕТАЛЛ ИЗ КОСМОСА

Нас ждут две новости. Начнем с хорошей: скоро автомобилисты забудут о замене свечей так же, как забывают о регулировке клапанов. Причиной тому... иридиевый астероид, упавший на Землю близ сегодняшней Мексики. Было это, как считают ученые, около 50 миллионов лет назад. В результате катастрофы вымерли динозавры, а на границе мелового и третичного геологических периодов образовался равномерно распределенный по всей планете трехмиллиметровый слой иридия.

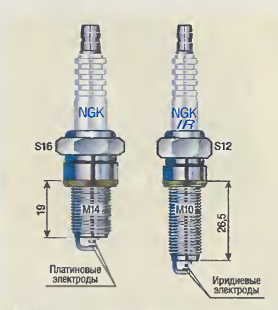
Оттуда его и добывают. Привлекает, прежде всего, твердость и износостойкость металла (вспомните о кончиках дорогих перьевых авторучек), а также тугоплавкость (плавится при 2450°C против 1772°C у платины и 1453°C у никеля). Теперь специалисты японской фирмы NGK решили снабдить электроды искровых свечей зажигания иридиевыми наконечниками.

Искрообразующее острие центрального электрода удалось сделать диаметром всего 0,6 мм! Другой металл расплавился бы или был быстро съеден эрозией, а иридий ничего, держится. Главное – с такой «иглой» заметно снижается напряжение пробоя, что повышает надежность искрообразования. Кстати, поэтому иридиевые свечи неожиданно стали хорошей находкой для ретроавтомобилей со слабыми катушками зажигания.

Разработчики, правда, думали не о машинах-ветеранах, а как раз о наиболее современных автомобилях, к свечам которых зачастую весьма трудно подобраться. Иридиевые же нужно менять лишь после пробега сотни тысяч километров.

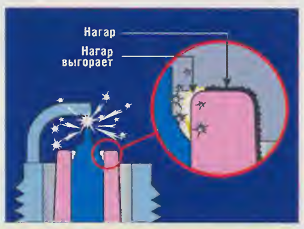
А как же нагар? Он ведь выводит свечу из строя гораздо раньше, чем эрозия. Характер искрения новых свечей таков, что в кольцевом зазоре между центральным электродом и изолятором постоянно происходят разряды, начисто выжигающие отложения. А не приведет ли высокая температура кончика к калильному зажиганию? Масса «иглы» настолько мала, что за время рабочего хода и выпуска она успевает охладиться до безопасной температуры.

Вы еще не забыли, что мы пока говорим о первой новости? Теперь, увы, плохая. Новые свечи хорошо справляются с обычным черным нагаром, но совершенно бессильны, как, впрочем, и все остальные, против красного проводящего налета от железосодержащих присадок в «паленом» бензине. Так что в России иридиевые свечи не будут столь долговечны. По крайней мере, пока на колонках останется дешевый бензин с присадками, повышающими октановое число.



В будущем свечи должны стать тоньше и длиннее, что позволит двигателистам увеличить диаметр клапанов и улучшить наполнение цилиндров.

Свеча в разрезе и «в работе»: 1 – иридиевые наплавки на электродах; 2 – никелевый центральный электрод; 3 – медная сердцевина; 4 – помехогасящее сопротивление из стеклянной массы. На поработавшей свече хорошо видно свободное от нагара кольцо на изоляторе.



За счет большой напряженности поля вблизи иридиевого острия кроме основной искры происходит много мелких «разрядиков», в том числе и в зазоре около изолятора, которые выжигают на нем нагар.

ТИШЕ ЕДЕШЬ...

Бесшумных автомобилей не бывает. Правда, за последние годы двигатели стали заметно тише, но в движении шум постепенно нарастает. Основные виновники этого «безобразия» – шины. Впрочем, кавычки можно было бы и не ставить; ученые Саутгемптонского института звука и вибраций так и говорят: «Безобразие, что до сих пор шум в городах и метрополиях воспринимается как неизбежность».

В основу исследовательского проекта Road and Tyres Interaction Noise (шум взаимодействия шины и дороги), над которым работают также специалисты университета им. Аристотеля в Салониках, легли директивы ЕС, которые вступят в силу с 2007 года. Согласно им каждый производитель будет обязан замерять и ограничивать все шумы, создаваемые автомобилем в движении. И здесь, начиная примерно с 30 км/ч, появляются звуки, обусловленные периодическим сжатием воздуха в прорезях протектора шины и его последующим выходом «на свободу». Проблему также доставляют и сами дороги, покрытые то гладким, то пористым асфальтом. Последний вызывает дополнительные вибрации шин и, следовательно, звуки. Зато сцепление лучше, особенно в дождь.

Сегодня интернациональная команда под руководством Роджера Пиннингтона ищет способ сделать реальностью одновременно тихую и безопасную езду.



Чтобы точно замерить шумы от шины, приходится настраивать порой сотни крошечных микрофонов (лаборатория фирмы «Континенталь»).

ДАЙТЕ ДВЕРИ ТОЧКУ ОПОРЫ

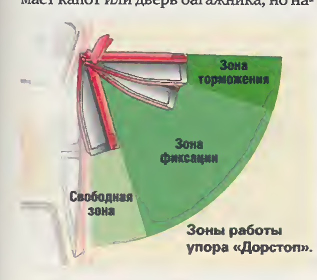
Казалось бы, конструкция двери отработана до мельчайших деталей. Ну еще чуть усовершенствовать замки да увеличить число фиксированных положений открытой двери... Именно для того, чтобы ее можно было остановить в любом месте, да к тому же не задеть, слишком сильно размахнувшись, соседнюю машину, немецкая фирма «Стабилус» разработала для БМВ... дверной упор «Дорстоп».

Внешне он похож на тот, что поднимает капот или дверь багажника, но начинка совершенно иная. Цилиндр разделен на две полости поршнем со встроенными клапанами. В начале хода открываемой двери поршень находится на участке с выборкой в стенке, через которую масло свободно перетекает и, следовательно, никак не проявляет своего тормозного «нрава». Затем перетекание жидкости возможно лишь через каналы, запертые подпружиненными клапанами (один – для закрывания, другой – для открывания двери). Настройка этих пружин обеспечивает усилие, при котором дверь фиксируется в любом положении.

Сечение каналов в поршне небольшое, чтобы был невозможен слишком резкий «замах». А в конце хода двери поршень упирается в подпружиненную шайбу с небольшим перепускным «жиклером», что обеспечивает плавное торможение.

Пружина создает постоянный подпор рабочей жидкости при любой температуре и создает начальное усилие открывания двери при отпирании замка. Его можно увеличить закачкой газа в полость (см. рис.).

А мы-то с вами считали, что конструкция двери давно отработана...



Зоны работы упора «Дорстоп».



Вот что спрятано в простом с виду цилиндре: 1 – пружина подпора; 2 – рабочий поршень; 3 – клапан закрытия двери; 4 – демпфер конечного положения; 5 – клапан открытия двери; 6 – перепускная выборка.

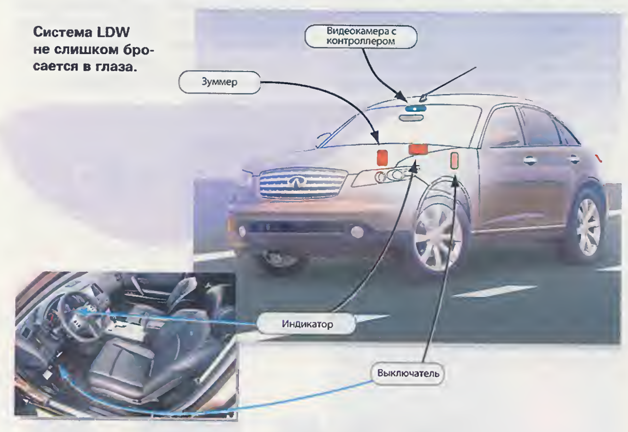
КОМПЬЮТЕР-ПОВОДЫРЬ

Фирма «Ниссан», американцам больше знакомая по марке «Инфинити», объявила о появлении в этом году новой опции – системы предупреждения о сходе с полосы движения (LDW – Lane Departure Warning). В нее входят видеокамера, притаившаяся за зеркалом заднего вида, датчик скорости движения, индикатор и зуммер.

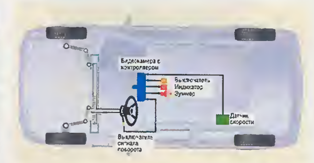
Анализ ДТП со смертельным исходом показал, что в США 55% их происходит именно вследствие случайного ухода автомобиля с полосы движения. Водителя попросту убаюкивает монотонная езда по бесконечным ровным хайвэям, поэтому следить за автомобилем поручили компьютеру.

Важное условие – правильно и аккуратно выполненная дорожная разметка, за которую и цепляется глаз видеокамеры. Аппаратура начинает работать автоматически, как только автомобиль наберет 70 км/ч. С этого момента смещение к правому или левому краю выбранной полосы вызывает срабатывание сигнальной лампы на щитке приборов и тревожного зуммера. При сознательных перестроениях назойливый звук и красный сигнал не сработают. Если, конечно, шофер не забыл включить указатель поворота.

Разработчики устройства – фирмы «Валео» и «Итерис» ранее уже опробовали его на тяжелых дальнобойных грузовиках и остались довольны результатами.



Система LDW не слишком бросается в глаза.



Функциональная схема достаточно проста, чего не скажешь о программном обеспечении контроллера, объединенного с видеокамерой.

ГДЕ НОЧУЮТ «ДВОРНИКИ»

Одна из особенностей нового «СЕАТ-Альтеа» – размещение щеток стеклоочистителя. Их прячут не в нише за капотом, а в передних стойках кузова. Это позволило сделать переход от стекла к капоту плавным и «бесшовным» – такой раньше бывал лишь на концептах без «дворников». Нововведение благотворно сказалось на аэродинамике и, кроме того, сэкономило место в подкапотном пространстве, которое раньше отнимал привод стеклоочистителей.

Разработчикам фирмы «Бош» пришлось заплатить за новую «дворницкую» сложной электроникой, синхронизирующей работу двух независимых моторедукторов. Кроме того, сенсоры обеспечивают очень точную укладку щеток в узкие пазы стоек. Да и сами щетки стали гораздо меньше: для «Альтеа» подходит лишь бескаркасная серия «Аэротвин» с плоской внутренней пружиной.

Зато, если одна из щеток вдруг примерзнет к стеклу, ее двигатель автоматически отключится, а вторая будет исправно очищать свою зону ветрового стекла.

Новое решение обеспечивает также защиту боковых стекол от забрызгивания водой, отбрасываемой «дворниками». Ее надежно улавливают карманы, где останавливаются щетки, а из них вода стекает вниз.

Все это здорово выглядит, но предусмотрели ли конструкторы мокрый снег? Если он забьет ниши, где будут ночевать испанские «дворники»?



Чтобы спрятаться в передних стойках «Альтеа»...



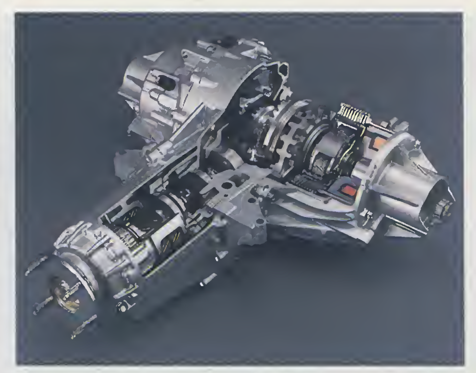
...щеткам «Аэротвин» пришлось изрядно «похудеть» и отказаться от рамки с шарнирами.

КАЖДОМУ КОЛЕСУ – СВОЕ

Полный привод давно перестал быть отличительной чертой вседорожников. Большинство обычных автомобилей оснащают им ради улучшения управляемости. Конструкции постоянно совершенствуют. Вот и «Хонда» объявила о создании «первого в мире суперуправляемого полного привода» (SH-AWD – Super Handling All Wheel Drive), который уже в этом году появится на автомобилях «Акура-RL» в США и «Хонда-Ледженд» в Японии.

«Умная» трансмиссия не только автоматически распределяет крутящий момент между передней и задней осями, но и оптимально делит его между правым и левым задними колесами. В приводе SH-AWD электромагнитные сцепления могут плавно менять соотношение крутящих моментов между осями от 30:70 до 70:30 и между правым и левым задними колесами, по сути, от 100:0 до 0:100.

Но это не все. Планетарный «ускоритель» в заднем дифференциале обеспечивает в повороте более быстрое вращение внешнего колеса по сравнению с передними. Это уменьшает потери крутящего момента и улучшает управляемость. По утверждению разработчиков и испытателей «Хонды», автомобиль проявляет «абсолютно нейтральную поворачиваемость в любых условиях».



Вместо привычной главной пары с дифференциалом в агрегате SH-AWD содержатся сложнейшая механика, электрика и гидравлика. А сколько на них работает датчиков и контроллеров...

В системе множество датчиков, измеряющих параметры движения, режимы двигателя, коробки передач и угол поворота баранки. После обработки контроллером всей этой информации «умный» привод увеличивает тягу на внешнем заднем колесе, если водитель в повороте разгоняется, и, напротив, уменьшает при замедлении. Это помогает следовать по заданной траектории. При разгоне по прямой, когда на задние колеса приходится большая масса, они получают соответственно и большее тяговое усилие.



БЕЗУМСТВУ ХРАБРЫХ

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ,
АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ

Конечно, на свете немало более быстрых машин. Но ведь это – «Волга»! Может быть, именно поэтому, когда лента динамометрической дороги полигона сужается, пейзаж за окнами теряет очертания, а салон наполняет настойчивый шум, сами собой приходят авиационные ассоциации. Эта «Волга» – далеко не «кукурузник», она ближе к истребителю или, по крайней мере, к штурмовику.

МАТЧАСТЬ

Чтобы привести несколько растрепанные чувства в порядок, совершим короткую посадку и заглянем под капот. На первый взгляд, ничего интересного – знакомый заволжский шестнадцатиклапанник. Главное отличие – турбокомпрессор – спрятали за неприметным черным кожухом.

Итак, знакомьтесь: родственник 406-го – 2,3-литровый ЗМЗ-4064.10 выдает, по данным конструкторов, 132–140 кВт/180–190 л. с. мощности и 300–320 Н·м момента. Уточним: это стендовые показатели двигателя. А изменения – не только те, что видны под капотом невооруженным глазом.

Коленвал – стальной, а не чугунный. Поршни тоже оригинальные, заготовки получают методом термической штамповки. Вкладыши серийные, а впускные и выпускные клапаны – с натриевым наполнителем в стержне, улучшающим теплоотвод от тарелок. С той же целью применяют втулки и седла клапанов из специальной бронзы.

Для охлаждения поршней в режиме больших нагрузок установили масляные форсунки. Их конструкция аналогична применяемой в дизеле ЗМЗ-514. Прокладка головки блока оригинальная, с окантовкой из нержавеющей стали. Топливные форсунки – увеличенной производительности. Программа управления, разумеется, тоже изменена. Турбокомпрессор – «Гаррет-ТВ 25» (испытывали и узел «Мицубиси-TD04L», его параметры сейчас корректируют по заказу ЗМЗ), охладитель – типа «воздух-воздух».

Конечно, для ЗМЗ-4064 нужна другая выпускная система (штатная «душит» мотор). На те немногочисленные машины, что уже нашли своих покупателей, как правило, монтировали систему от СААБа с 2,3-литровым наддувным двигателем.

Завод рекомендует оснащать автомобили турботаймером – устройством, не позволяющим после быстрой езды заглушить двигатель ранее чем через 1–2 минуты после остановки.







И, наконец, на «волги» с турбонаддувом ставят сцепление с усиленной диафрагменной пружиной.

А теперь захлопнем капот и поверим первые ощущения точной измерительной аппаратурой (см. таблицы). Для сравнения мы привели данные «Волги» со стандартным двигателем из парка ЗР. Оговоримся: шины на автомобилях были разные.

ФРОНТОВОЙ БОМБАРДИРОВЩИК

Итак, «Волга» закончила показательный «полет» и благополучно приземлилась. Другой аппарат ждет своего часа. По авиационной терминологии и с учетом армейской родословной – тяжелый фронтовой бомбардировщик.

На этом УАЗ-31622 установлен такой же двигатель, как на «Волге». Но в Заволжье готов уже ЗМЗ-4054.10 рабочим объемом 2,5 л. Конструкция такая же, как 2,3-литрового, а параметры еще более внушительные: завод заявляет мощность 200–210 л. с., момент – 340–360 Н·м. Напоминаем: эти данные



«Волга» на скорости под 200 производит сильное впечатление как на зрителей, так и на пассажиров.

получены на моторном стенде, а не на автомобиле.

НА ВЗЛЕТ?

Показатели машин, конечно, «увесистые» – особенно у «Волги». Впрочем, сегодня автомобили с двигателями мощностью даже 400–500 л. с. в мире не такая уж редкость: есть спрос, есть и предложение. Главный вопрос – насколько характеристике двигателя соответствуют трансмиссия, тормоза, подвеска автомобиля.

Конечно же, «Волге» с мотором ЗМЗ-4064.10 нужно иное шасси: коробка с передачами подлиннее и с меньшими ходами рычага, рулевое управление почетче – и обязательно более эффективные тормоза. Ездить, конечно, можно (но очень осторожно!) и так – ведь далеко не каждый день мы развиваем скорости, близкие к «максималке», для этого и дорог-то подходящих немного. Но спрятав под капотом почти 200 «лошадей», трудно бороться с искушением пришпорить их хотя бы изредка. Иначе зачем мощный, дорогой мотор?

Из немногочисленных «волг», оснащенных ЗМЗ-4064.10, многие уже заметно переделаны владельцами. Меняют передние пружины и амортизаторы, коробку передач (последняя лучше подходит от «Газели» – с иными, чем у ГАЗ-3110, передаточными числами). Кое-кто модернизирует тормоза, устанавливая импортные тормозные цилиндры в сборе с усилителем и даже задние мосты с дисковыми механизмами. «Кулибины» колдуют и над выпускными системами. Впрочем, это уже другая, по сути – тюнинговая тема.

В любом случае «Волга» с турбонаддувом – автомобиль не для рядового водителя. Езда на такой машине (кстати, в городе она с аппетитом кушает 15–20 л рекомендованного заводом «95-го» бензина) – не просто эксплуатация, а скорее образ жизни. Пришпоривать «Волгу» со стандартным шасси рискнут только очень смелые люди, а сложные переделки требуют немало времени, средств и опять-таки известной храбрости. К тому же вся эта самодеятельность не одобрена ни заводом-изготовителем, ни ГИБДД.

К УАЗу с турбомотором мы за глаза относились с еще большей долей скептицизма. Однако машина неожиданно понравилась. Максимальная скорость по сравнению с автомобилем, оснащенным ЗМЗ-409, выросла ненамного, зато заметно улучшился разгон и, главное, эластичность (см. таблицу).

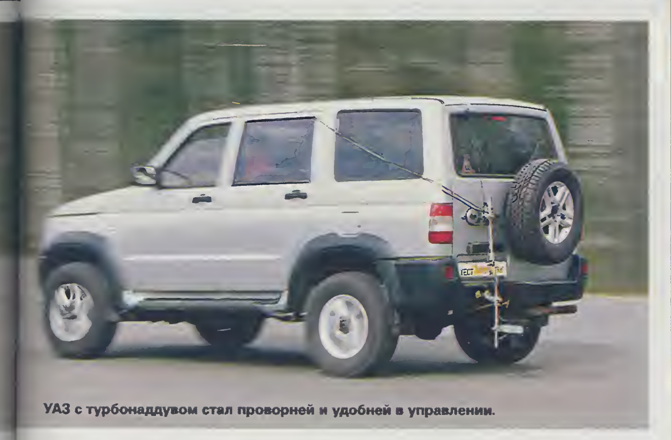
В городском и трассовом режимах автомобиль стал удобней: уверенней



Подъем 50% УАЗ преодолел играючи.



ЗМЗ-4064.10: рабочий объем 2,3 л, мощность около 190 л. с., турбокомпрессор «Гаррет».



УАЗ с турбонаддувом стал проворней и удобней в управлении.

набирает скорость, реже требует переключать передачи; на пятой УАЗ неплохо тянет уже примерно с 80 км/ч.

Попробовав автомобиль на крутых подъемах, еще раз убедились: ЗМЗ-4064.10 пошел вседорожнику на пользу. На 30-процентную гору машина забиралась гораздо веселее, чем с 409-м двигателем. Сравнение на более крутых подъемах, которые автомобиль с турбонаддувом также преодолел очень уверенно, не совсем корректно: здесь подключали передний мост и пониженную передачу 1,94. На редакционном УАЗе, с которым мы заочно сравнивали «подопытного», стояла «раздатка» с передаточным отношением 1,47. Тем не менее, мотор и здесь сыграл заметную роль.

Двигателей с турбонаддувом в Заволжье делают очень немного, под заказ. Цену определяют индивидуально с каждым заказчиком. Мотор ЗМЗ-4064.10 – зеркало отечественного автомобилестроения. Уровень конструкции вполне современный, но опасения потребителей относительно долговечности, увы, обоснованны. Автомобили, которым предназначен двигатель, – тоже отнюдь не эталон надежности и технической гармонии. А мощный мотор дополнительно нагружает трансмиссию, тормоза. Долго ли они проживут под таким гнетом?

В общем, чтобы непростую жизнь с УАЗом или «Волгой» дополнительно обременить турбонаддувом, рационального подхода недостаточно. Храбрость, даже доля безумства – обязательны. Впрочем, эти качества, в той или иной мере, присущи, наверное, любому экспериментатору-первопроходцу. Не зря же поэты воспевали безумство храбрых... □

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	УАЗ-31622, двиг. ЗМЗ-4064.10	УАЗ-31622, двиг. ЗМЗ-4092.10
Динамические качества		
Разгон, с:		
0–60 км/ч	7,1	7,3
0–80 км/ч	11,6	13,8
0–100 км/ч	16,7	19,9
0–120 км/ч	25,2	35,6
0–140 км/ч	40,0	61,0
0–160 км/ч	–	–
0–180 км/ч	–	–
0–400 м	20,9	21,7
0–1000 м	37,9	40,4
Максимальная скорость, км/ч	**154**	**149,8**
Погрешность спидометра, %	1,8	1,7
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	12,9	23,6
80–120 км/ч (IV)	20,4	31,1

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	ГАЗ-3110, двиг. ЗМЗ-4064.10	ГАЗ-3110, двиг. ЗМЗ-4062.10
Динамические качества		
Разгон, с:		
0–60 км/ч	4,4	5,8
0–80 км/ч	6,3	9,0
0–100 км/ч	9,6	14,6
0–120 км/ч	12,7	20,8
0–140 км/ч	17,6	31,0
0–160 км/ч	23,3	52,5
0–180 км/ч	34,4	–
0–400 м	16,7	19,2
0–1000 м	30,4	35,4
Максимальная скорость, км/ч	**197,2**	**168**
Погрешность спидометра, %	неисправен	5
Эластичность, с:		
60–100 км/ч (IV)	7,8	14,7
80–120 км/ч (V)	10,3	26,9

ОТ КАЖДОГО ПО ПОТРЕБНОСТЯМ

АЛЕКСАНДР БУДКИН. ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ И АВТОР

Согласитесь, приятно, когда твои желания угадывают другие. Например, подумает кто-то, что ты мечтаешь об иностранном автомобиле класса С за умеренную цену – и вот оно, сборочное производство во Всеволожске. Или сочтет, что тебе страсть как хочется чего-то дорогого, но отечественного – повезет в Калининград комплектующие для БМВ. Самые предприимчивые решили сыграть на вечных ценностях – потребности широкой русской души в общении с родной природой. Так в один ряд с «Нивой» встал продукт совместного творчества российских конструкторов и американских инвесторов – «Шевроле-Нива». Точнее даже – не встал, а влез и начал толкаться локтями. Не больно, но напористо.

Чтобы посмотреть, кто кого переталкает, мы взяли новенькие, с иголочки, удлиненную «Ниву» ВАЗ-2131 с карбюраторным мотором ($7700) и «Шевроле-Ниву» в комплектации «Норма» ($9900).

Какие есть еще варианты? «Тридцать первую» можно выбрать с впрысковым мотором ($7900). А «Шевроле-Ниву» – в комплектации «люкс» ($11 100) с литыми колесами, тонированными стеклами, подогревом передних сидений, велюровым салоном.



ДИЛЕРСКОЕ СЧАСТЬЕ

Когда-то, в пору становления совместного проекта, у «Джи-Эм» существовала жесткая установка – новую «Ниву» в одном автосалоне со старой не продавать. Боялись, что такое соседство испортит репутацию «Шевроле» и плохо отразится на имидже новинки.

Сейчас, спустя всего полтора года, заложенные в основу продаж принципы дали трещину. В Москве (да, наверное, и в других городах) оба тольяттинских вседорожника вовсю продаются совместно. Любопытно, что представители официальных центров, торгующих кроме «Шевроле-Нивы» более дорогими «блейзерами» или «трейл-блейзерами», иногда позволяют себе скептические высказывания о российском продукте. А «серые» дилеры, столь нежеланные для СП, напротив, часто преподносят машину как вершину достижений отечественного автопрома.

Понять, почему «серые» с такой охотой торгуют «шевроле-нивами», нетрудно. Во-первых, эти машины заметно лучше собраны, чем ВАЗы, ГАЗы и ИЖи, с их предпродажной подготовкой меньше хлопот. Во-вторых, они дороже, так что дилер способен заработать не только на установке сигнализации, антикоррозионной обработке и прочих дополнительных услугах, но и на продаже самой машины. В-третьих, при проведении планового технического обслуживания новой «Нивы» владелец платит за нормочас по $25, а не по $10. Стоит ли удивляться, что на вопрос, какую «Ниву» купить, продавец ВАЗов горячо рекомендует «Шевроле».

СТЕПЕНЬ УНИВЕРСАЛЬНОСТИ

Неразумно покупать вседорожник, чтобы ездить на нем исключительно по городу. Хотя бы иногда подобные автомобили должны покидать асфальт, оправдывая свое назначение. В эти счастливые для машин моменты от них требуют вместительности, грузоподъемности, комфорта на шоссе, наконец, успешного преодоления труднопроходимых участков.

В этих дисциплинах удлиненная «Нива» ВАЗ-2131 не уступает более дорогой родственнице. Комфорта в ней, конечно, меньше, зато вместимость и грузоподъемность выше – 360 л полезного объема в багажнике против 260 (собственные замеры стандартными «кубиками») и 500 кг вместо 400 согласно инструкциям. Здесь, кстати, есть основания недоумевать. Данные о полной массе автомобиля совместного производства в его инструкции и на подкапотной табличке различаются на



Указатель топлива при полном баке едва стронулся с места.



Чтобы включить пятую передачу, приходится тянуться.





Конструктивный недочет: большой водитель сидит на замке ремня безопасности.



Трещина одной из панелей – редкая претензия к качеству сборки.



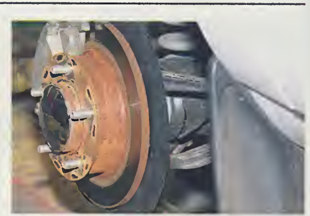


Эту резинку надеть некуда – на пятой двери место крепежа не предусмотрено.



В щель между кузовом и пятой дверью можно смотреть издалека.





Так выглядят тормозные диски «Шевроле». Обалдеть!



Шланги системы охлаждения наконец-то стягивают нормальными хомутами.

40 кг! Если верить последней, «Шевроле-Нива» не имеет права брать на борт свыше 360 кг, что вызывает лишь улыбку. Ведь «Ока» способна увезти людей и груза аж на 340 кг! В общем, будем считать, что в табличке случайно ошиблись.

На бездорожье автомобили примерно равноценны, хотя гидроусилитель делает управление «Шевроле» намного приятнее. На разбитом асфальте различия опять невелики: «совместный» автомобиль с индексом ВАЗ-2123 меньше «играет» задним мостом благодаря более вертикально установленным амортизаторам. Чуть больше у него и ход передней подвески, что тоже хорошо. Однако качественная шумоизоляция создает ощущение, что эта машина переносит колдобины хуже. Буханье подвески в тишине воспринимается водителем без энтузиазма.

Но выходные или отпуск быстро заканчиваются, и «нивы» возвращаются в город, вливаясь в медленно ползущее по улицам желе. Здесь водителя мало волнуют дорожный просвет и объем багажника. Зато легкость органов управления и обзорность он оценивает сполна. И тут между нашими подопытными точно пропасть разверзлась. Тяжеленный руль удлиненной «Нивы» не идет ни в какое сравнение с более эргоно-

мичным и легким управлением «Шевроле», а малюсенькие наружные зеркала старушки вызывают лишь досаду. Доколе ими будут уродовать автомобили?

Сравнение машин в городских условиях, как нетрудно догадаться, – игра в одни ворота. Пожалуй, единственный ощутимый плюс ВАЗ-2131 – более дешевое обслуживание, однако и тут есть подводный камень: проводить его положено каждые 10 тыс. км, а не 15 тыс., как у оппонента.

Сопоставив все сказанное, приходишь к очевидному выводу. Как универсальный автомобиль на все случаи жизни, «Шевроле-Нива» лучше, но дороже. А вот если машина покупается только для специальных задач – поездок на природу в выходной день или в отпуск всей семьей – старый знакомый ВАЗ-2131 вполне может составить конкуренцию продукту совместного производства.

ДЕТАЛИ МАШИН

К бесспорным достоинствам «Шевроле» – симпатичному кузову с хорошей аэродинамикой, обновленной подвеске, импортному гидроусилителю, современной звукоизоляции – добавим несколько неочевидных, но значимых. Сюда отнесем эффективную систему вентиляции и отопления с фильтром салона, более качественную электропроводку, лучшую коррозионную стойкость кузова.

Очевидный недостаток новой «Нивы» – более высокая стоимость автомобиля и его последующего обслуживания. Есть, конечно, минусы не столь явные. В их числе большой дефицит некоторых запчастей. К счастью, сюда не относятся расходные – колодки, резинки и пр.

Давать здесь список запчастей-бестселлеров нет смысла. Во-первых, уже к выходу журнала он устареет. Во-вторых, скоро год как производитель обещает принять радикальные меры для

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

	«ШЕВРОЛЕ-НИВА»	ВАЗ-2131
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина	3844	4220
ширина	1770	1680
высота	1652	1640
Снаряженная масса, кг	1400*	1390
Полная масса, кг	1800*	1890
Максимальная скорость, км/ч	140	140
Время разгона 0–100 км/ч, с	19,0	21,0
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/58	АИ-92/65
Расход топлива, л/100 км:		
городской цикл	11,0	н. д.
загородный цикл	8,6	н. д.
Двигатель	бензиновый	
Рабочий объем, см³	1690	1774
Мощность, кВт/л. с.	58,5/80	58,5/80
при об/мин	5200	4800
Крутящий момент, Н·м	127,5	131,0
при об/мин	4000	3000

**Согласно инструкции.*

решения проблемы – уверяют, ждать осталось недолго.

Есть особенности, на которые стоит обратить внимание, прицениваясь к ВАЗ-2131. Прежде всего определитесь с двигателем – впрыск или карбюратор (см. ЗР, 2003, № 11). Выбор в пользу последнего сегодня мотивируют не только (и не столько) меньшей ценой. На фоне восьми с небольшим тысяч, в которые обойдется автомобиль после антикора, установки сигнализации и магнитолы, разница в $200 вряд ли существенна. А вот отсутствие нейтрализатора и возможность обслуживания автомобиля в любой провинциальной мастерской могут быть важны для покупателя.

В свою очередь, двигатель с распределенным впрыском топлива лучше тянет «на низах», позволяя с пониженной передачей ползти в гору практически на холостых оборотах. Да и аппетит у такого мотора поменьше. □

Автомобили предоставлены фирмой «ЛАДА» НА ВАРШАВКЕ», тел. 542-43-43.





ДОСПЕХИ ДЛЯ ИНКАССАТОРА

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО: КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Бандиты ценят деньги выше человеческой жизни. Инкассаторы знают это лучше других – нападения редко обходятся без стрельбы. Но если преступники рискуют за свои – пан или пропал! – то инкассаторы работают за зарплату, поэтому и риск здесь должен быть минимален.

Лет двадцать назад, когда вооруженные ограбления еще не вошли в моду, сбербанковские «волги» ничем не отличались от серийных. В конце 80-х в России появились первые бронированные грузовички, в основном подержанные «американцы» – «Форд-Эконолайн» и «Интернешнл». В начале 90-х к ним присоединились немецкие «Вендлер» и «Апприх». Но западные стандарты оказались не совсем подходящими для России. Во-первых, из-за сравнительно невысокого класса защиты: как правило, их броня спасает от выстрела из пистолета, но очередь из АК-74 прошивает ее насквозь. Салон некоторых автомобилей (например, полицейских в США) вообще бронируется лишь частично: стекла не всегда защищают от пуль. Во-вторых, ежедневные ралли по российским дорогам расшатывают не только подвеску, но и кузова иномарок: перестают закрываться замки, выламываются петли дверей. В-третьих, у «немцев» зачастую один или два выхода, тогда как наши правила требуют три. Известны случаи, когда нырнувший в реку или попавший в аварию и загоревшийся автомобиль заваливался как раз на единственную дверь – шансов на спасение никаких.

Спроектировать и построить бронеавтомобиль, адаптированный к местным условиям, решили специалисты российского предприятия «Евраком-Авто» – официального представителя немецкой компании Euracom. За основу выбрали популярные «Мерседес-Спринтер» и «Фольксваген-Транспортер», благо опыт их обслуживания и ремонта на собственной СТО накопили немалый. В 1999 году конструкция была согласована с компаниями «Даймлер-Крайслер» и «Фольксваген» и получено «родительское благословение» на производство и право носить собственный VIN – сделано в России. Каковы же особенности «русских немцев»?

СПЕЦКОМПЛЕКТАЦИЯ

Автомобили «под броню» заказывают в комплектации для сурового климата и тяжелых условий. Они имеют усиленную подвеску, предпусковой подогрев (для дизельного двигателя), генератор повышенной мощности, дополнительный аккумулятор. Батареи подключаются через разделительное реле: одна используется для пуска двигателя, другая – для прочих нужд. Даже в случае нападения и прострела основной батареи (что не так-то просто, ведь она защищена броней!) автомобиль сохраняет живучесть. Кроме того, обязательны кондиционер, обогрев и электрорегулировка зеркал, взрывобезопасные (пластиковые, чтобы от пули не было искры) топливные баки. Ну и, конечно, самый мощный двигатель. Лучше дизельный – меньше опасность возгорания. Но если клиент непременно желает бензиновый – нет проблем.

В России заказчик имеет почти полную свободу выбора варианта компоновки и комплектации, тогда как западные фирмы предлагают выбирать из того, что есть. К тому же изготовление нового «броника» за рубежом существенно дороже (например, в Германии бронирование «Фольксвагена» обойдется в 75 тыс. евро против 50 тыс. евро у нас). Да и рос-



Зеркало на задней стойке позволяет заглянуть за спину.



Рабочее место инкассатора. Конструкция бойниц (показаны стрелкой) – тоже российская разработка.



Российское изобретение – ригельный механизм, разгружающий петли.



В шинах – специальные вставки. Даже на пробитых колесах можно уйти от преследования.



Расстрелянное из АКМа ветровое стекло. С внутренней стороны не должно упасть ни одного осколка.



Тяжеленную дверь на руках не удержишь.

сийский автомобиль клиент получит на две-три недели быстрее.

ХИРУРГИЧЕСКОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО

Подготовка к службе начинается еще на конвейере: «лишние детали» в грузовом отсеке, которые все равно придется снимать при бронировании, даже не устанавливают. В России к силовому каркасу приварят усилители для крепления брони. Здесь на счету каждый килограмм – ведь мало сделать инкассаторскую машину неуязвимой, надо еще обеспечить ей высокую жесткость и приемлемую грузоподъемность. Бронированный по третьему классу* «Фольксваген-Т4» весит 2200 кг, «Мерседес-Спринтер» 300-й серии – 2900 кг; оба могут взять на борт до 600 кг груза. «Фольксваген-Т5», производимый с этого года, увезет уже 800 кг.

**Обеспечивает защиту от АК-74 и АКМ (пули с нетермоупрочненным сердечником).*

Существуют два типа бронирования – внешнее и скрытое. Первое превращает автомобиль в некое подобие боевой машины пехоты: облик соответствует сути. Второе почти незаметно для непосвященных, но, помимо эстетики, имеет и другой плюс – сохраняется ремонтопригодность автомобиля. В «Евракоме» выбрали вариант скрытого капсульного бронирования: водитель и экипаж находятся в защищенном со всех сторон бронемодуле. Все потенциально простреливаемые зоны (стыки бронелистов, проемы дверей, окон, люки и бойницы) перекрыты бронированными накладками, что обеспечивает полную безопасность экипажа. Для раскроя брони используется только лазерная резка. Многие производители применяют более дешевую, плазменную, но при этом происходит отпуск стали примерно на 20 мм по обеим сторонам от разреза: если пуля попадает в отпущенный край, могут разлететься осколки.

Защищает «немцев» российская броня. Она ничуть не уступает западной, а стоит намного дешевле. Ее панели полностью покрывают грунтом, а при сборке бронемодуля между штатным кузовом и бронелистами помещают влагостойкую шумоизоляцию. Она не только обеспечивает тишину в салоне, но и предотвращает образование конденсата и, как следствие, коррозию брони и кузова. Грузовой отсек отделывают водо- и износостойкой фанерой, салон – ковролином.

Варианты бронирования агрегатов обсуждаются с каждым клиентом отдельно. Например, в стандарте топливный бак бронируют по бокам, но можно защитить его и со всех сторон. Порой ограничения диктует конструкция автомобиля. Так, на «Мерседесе», как правило, моторный отсек бронируют полностью (кстати, западные фирмы редко использу-



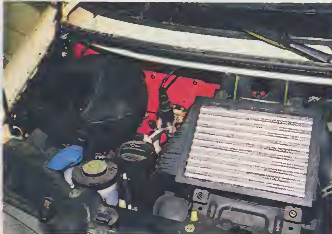
Силовой каркас кузова существенно изменяется. Место штатных перегородок и усилителей занимают бронелисты.



Отделка грузового отсека – все стыки герметизируют.



Броня под капотом защищает двигатель «Мерседеса» целиком. Оставили лишь отверстия для контроля эксплуатационных жидкостей.



На «Фольксвагене» основная защита – на моторном щите. Под капотом слишком мало места.

ют такое решение), а радиатор защищают таранным бампером. У «Фольксвагена» же основная броня – на моторном щите, закрыть весь двигатель не удается – мало места под капотом.

РОССИЙСКИЙ ПАТЕНТ

Самое слабое место бронированных машин – двери. Мало того, что открывать-закрывать тяжеленные створки приходится по сто раз на дню, еще и ухабы «помогают». Петли, хоть и усиленные, этой пытки не выдерживают. Да что петли – выламываются целые куски стоек! Ноу-хау «Евраком-Авто» – накатные ролики и оригинальный ригельный механизм: при его закрытии дверь приподнимается и плотно прижимается по периметру проема. Благодаря этому снижается нагрузка на петли и замки, а также достигается полная герметичность внутреннего объема. Даже через несколько лет эксплуатации броневика двери закрываются нормально. Есть и другие изобретения: оригинальной конструкции бойницы, вентиляционные и эвакуационные люки, бронированная боковая сдвижная дверь. Прижились новинки и в немецком «Евракоме». Пусть заграница учится!

ПРОЗРАЧНЫЙ ЩИТ

Ветровое стекло – ответственная и очень дорогая часть защиты. Так, изделие итальянской фирмы Isoclima, оснащенное электрообогревом, обходится минимум в 7000 евро. Бронестекло (правда, без обогрева), изготовленное на заводе «Магистраль» в Гусь-Хрустальном, в 2,5 раза дешевле и к тому же легче и тоньше итальянского. Для 3-го класса защиты у нас применяется пятислойное стекло толщиной 29–30 мм, квадратный метр которого весит 67 кг. Итальянское стекло – трехслойное, толщиной 34–35 мм, соответственно и весит на 15% больше. Правда, при меньшем количестве слоев оно прозрачнее, поэтому окончательный выбор – за заказчиком.

Устанавливать вместо цельного ветрового стекла два плоских запрещено – резко ухудшается обзор. Заметим, что некоторые производители «броневиков» обходят запрет: сертифицируют автомобиль с полноразмерным стеклом, а производят с двумя плоскими. Незаконно, рискованно, зато дешево! Другая опасная экономия – на рамке. В штатном проеме бронестекло надежно держаться не будет, а попавшая в край стекла пуля может натворить бед. Профильная бронированная рамка «Евракома» надежно фиксирует стекло в проеме, дополнительно усиливая кузов. Был случай, когда бронеавтомобиль врезался в КамАЗ и удар приняло на себя ветровое стекло – промялось, но сохранило жизнь водителю и охраннику.

КРЕПКИЙ ОРЕШЕК

Под бандитские пули «российские немцы» – тьфу-тьфу! – не попадали, но прочность защиты испытать пришлось не один раз – в ДТП. К счастью, броня выполняет роль каркаса безопасности и неплохо с ней справляется: даже после серии переворотов кузов удавалось восстановить, а люди отделывались легкими повреждениями. Правда, при важном условии – если были пристегнуты.

Благодаря заводской антикоррозионной обработке и грунтованию всех бронелистов ржавчина таким автомобилям не грозит. А вот ТО придется проходить в специализированных техцентрах: только там умеют правильно обслужить броню (подтянуть резьбовые соединения, проверить работу запоров и т. п.) и настроить подвеску.

На новые броневики «Евракома» распространяется оригинальная заводская гарантия, которая поддерживается всеми официальными дилерами «Мерседеса» и «Фольксвагена». А «Евраком-Авто» предоставляет годовую гарантию и на дополнительное оборудование (радиостанции, замки, спецсигналы, система пожаротушения).

Благодаря прочному кузову «российские немцы» с возрастом очень мало теряют в цене, в среднем 15–20% за три-четыре года. Спрос на трех–шестилетние «броники» на вторичном рынке хороший. В основном их покупают региональные и мелкие столичные банки. А вот что лучше – новый броневик за 50 тыс. евро с гарантией или подержанный в хорошем состоянии за 35–40 тысяч – решать клиенту. От бандитской пули сберегут оба. □



КВАРТАЛЬНЫЙ ОТЧЕТ

ОЛЬГА ГОРДЕЕВА, ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

В первом квартале многие представительства зарубежных компаний смогли козырнуть многократным увеличением продаж. Лидер последних месяцев – «Тойота» по сравнению с I кварталом 2003 года увеличила реализацию почти в три раза, а продажи ее представительского брэнда «Лексус» и вовсе выросли в пять раз. Другой лидер российского рынка – «Хёндэ» сообщила, что увеличила сбыт больше чем в три раза. Как принято, компании сравнивали свои показатели с аналогичным периодом прошлого года.

Впрочем, некоторые аналитики находят изъян в подобных сравнениях. Мол, если сопоставлять результаты не с аналогичным периодом прошлого года, а с последним кварталом, когда сбыт был наиболее оживленным, картина получится иной. «Тойота» действительно смогла увеличить квартальные показатели, но не в три раза, а на 4%, «Дэу» практически застыл на месте (+0,7%), а «Форд» и вовсе продал на 20% меньше. С этих позиций общий рост продаж составит не 116%, а всего около 2%.

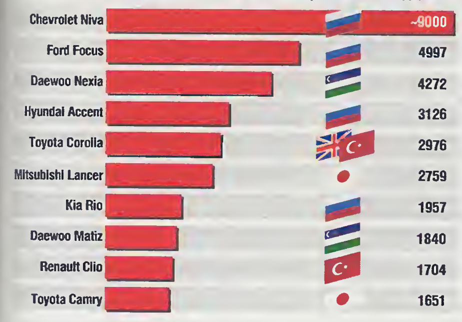
Но мы будем следовать классической методике: сравнивать цифры за аналогичные периоды времени. И тогда получается, что наибольшие успехи в I квартале продемонстрировали автомобилестроительные компании Японии и Кореи, торговавшие за доллары, а также фирмы, наладившие сборочное производство в России. Так, «Форд» за первые три месяца этого года продал 4997 «фокусов», «Хёндэ» – 3126 «акцентов» таганрогской сборки, а КИА – 4288 «рио» и «спортиджей». К сожалению, точно неизвестно, сколько за три месяца удалось продать вседорожников «Шевроле-Нива» из числа выпущенных 9,5 тыс. (в СП не назвали эту цифру). Тем не менее по итогам продаж за январь-февраль можно предположить, что в первом квартале было продано около 9 тыс. машин.

ПРОДАЖИ ЛЕГКОВЫХ ИНОМАРОК В I КВАРТАЛЕ 2004 ГОДА

Марка	Продано в I квартале, шт. 2004 г.	Продано в I квартале, шт. 2003 г.	Рост/падение сбыта, %	Модели-лидеры, продано, шт.
«Шевроле», в т. ч.	9000	1200	750	«Нива» 9000
иностранной сборки	278	105	65	
«Тойота»	8661	3155	174	«Королла» 2976, «Кэмри» 1651, «Авенсис» 1175
«Хёндэ», в т. ч.	6662	1998	233	
таганрогской сборки	3126	991	215	«Акцент» 3126, «Гетц» 1379, «Элантра» 1174
«Форд», в т. ч.	6273	3073	104	
всеволожской сборки	4997	2323	115	«Фокус» 4997, «Мондео» 1000
«УзДэу»	6112	1968	210	«Нексия» 4272, «Матиз» 1840
«Мицубиси»	4676	2990	56	«Лансер» 2759, «Аутлендер» 500, «Спейс Стар» 336
КИА, в т. ч.	4288	1864	130	«Рио» 1957, «Маджентис» 452
калининградской сборки	3199	1200	166	
«Рено»	3281	2355	39	«Символ» 1704, «Меган II» 694, «Кангу» 300
«Ниссан»	2950	1731	70	«Примера» 948, «Алмера» 995, «Х-Трейл» 406
«Опель»	2638	1011	161	«Астра»
«Пежо»	1682	1378	22	307 – 794, 206 – 522, 406 – 262
«Фольксваген»	1678	1391	23	«Пассат» 597, «Туарег» 391, «Гольф IV» 203
«Хонда»	1155	493	134	CR-V – 508
«Сузуки»	1028	648	58	«Гран Витара» 700
«Мазда»	940	293	220	модель 6 600
«Вольво»	915	821	11	S60 – 288, S80 – 255, S40 – 205
БМВ, в т. ч.	905	685	32	5-й серии – 323,
калининградской сборки	250	195	28	3-й – 196, 7-й – 135
«Ауди»	823	599	37	А6 – 266, А4 – 245, А8 – 141
«Ситроен»	769	499	54	С3 – 281, С5 – 172, «Ксара Пикассо» 75
«Мерседес»	723	438	65	S-класс – 261, Е-класс – 221, С-класс – 133
«Субару»	714	166	330	«Форестер» 238
«Лексус»	552	109	406	RX300 – 362
«Ленд-Ровер»	456	240	90	«Рейндж-Ровер» 168, «Фрилендер» 129, «Дискавери» 119
«Шкода»	366	1843	-80	«Октавия» 200
«Ровер»	137	114	20	«Ровер» 75
СААБ	103	55	87	СААБ 9-5
«Крайслер»	81	62	30	300М – 37, «РТ Крузер» 15, «Вояджер» 13
«Джип»	76	55	38	«Гран Чероки» 42, «Чероки» 32
«Альфа-Ромео»	51	34	50	
«Кадиллак»	39	10	290	
«Мини»	35	27	30	
ФИАТ	32	28	14	
«Ягуар»	25	23	9	
СЕАТ	18	28	-35,7	
«Лянча»	2	0	200	
Итого	**67 846**	**31 384**	**116**	



Самые популярные новые иномарки в I квартале 2004 года, шт.



Исходя из этого, сделаем прогноз: в течение всего года самые высокие темпы роста будут именно у «российских иномарок».

Прочие лидеры дня сегодняшнего, возможно, и сохранят высокие темпы продаж, но к концу года все же уступят первые строчки рейтингов «нашим» «фордам», «шевроле», КИА и «хёндэ». Впрочем, поживем – увидим.

Кстати, общий объем импорта в первом квартале возрос на 17%. И все благодаря официальным дилерам. Они, по данным ГТК, ввезли в январе-марте 72,5 тыс. иномарок – в 2,8 раза больше, чем за первые три месяца прошлого года. А физические лица, наоборот, в два с лишним раза снизили свои прошлогодние показатели, импортировав всего 21,2 тыс. машин. Теперь представьте: новых иномарок ввезено почти в 3,5 раза больше, чем подержанных! Вот он, итог повышения пошлин…

90% автомобилей прибыло к нам из Японии, Южной Кореи, Германии и Франции. Например, темпы импорта «японок» в нынешнем году уже возросли в 4 раза, при том, что частные лица в январе-марте ввезли их втрое меньше, чем год назад. В лидерах среди не только новой, но и подержанной «восточной братии» – «тойоты». ГТК отмечает, что гораздо активнее, чем раньше, везут «хонды», «мазды», «субару» и «ниссаны».

Российские автозаводы, как всегда, назвали лишь количество выпущенных машин, а сколько из них было продано – остается за скобками. В любом случае I квартал текущего года практически все предприятия российского автопрома завершили куда успешнее, чем первые три месяца прошлого года. Так, лидер отрасли АвтоВАЗ выпустил 173 866 автомобилей (на 27,1% больше, чем за первые три месяца прошлого года); план по производству перевыполнен на 4%. На ГАЗе за первые три месяца 2004-го увеличили производство на 35% – до 56 209 автомобилей и машинокомплектов. В Нижнем Новгороде собрали 51 200 автомобилей (16 352 легковых, 29 019 грузовых и 5829 микроавтобусов). Ульяновский автозавод сделал около 18 тысяч машин (почти половина из них легковые), а «ИЖ-Авто» выпустил 22 608 автомобилей (рост на 7,2%): 11 084 «жигулей» и 11 524 ИЖа.

Можно предположить, что большая часть этой армады уже нашла покупателей. В любом случае итоги первого квартала внушают надежду – автомобили продаются бойко (в том числе в кредит) – значит, растут доходы людей, которые к тому же опасаются кризисов и прочих потрясений. □

ТЕМПЫ ПРОДАЖ РАСТУТ

КОММЕНТАРИЙ АНАЛИТИКА КОМПАНИИ UFG ЕЛЕНЫ САХНОВОЙ

Тенденции, которые мы наблюдали в течение прошлого года, получили свое дальнейшее развитие и в этом. Наибольший рост продаж пришелся на японские марки. Это объясняется, во-первых, высоким качеством самих автомобилей (что постоянно подтверждают различные рейтинги), а во-вторых, «долларовой ценой». Так, «Тойота», «Мазда», «Мицубиси», «Ниссан», «Сузуки» и «Субару» предлагают наилучшее соотношение цены и качества, что и находит отражение в высоких показателях реализации.

Продолжается рост спроса и на иномарки, собранные в России, – «Форд-Фокус», «Хёндэ-Акцент», «КИА-Рио», а также на «Дэу-Нексия» и «Дэу-Матиз» из Узбекистана. «Корейцы» пока не могут похвастать японским качеством, но и цена на них соответствующая, что предопределяет высокие объемы продаж. Показателен успех «Форда-Фокус»: цену производитель зафиксировал в евро, тем не менее спрос не снизился, в том числе благодаря активным маркетинговым программам, предложенным дилерами. Наиболее интересная среди них, конечно же, кредитование с самой низкой ставкой на рынке – 5%.

По сравнению с японскими и корейскими компаниями у большинства европейских производителей отмечен умеренный рост продаж – в среднем около 30%. Высокий курс евро и снизившееся качество (если судить по рейтингам) не привлекают потенциальных покупателей.

Совсем плохие результаты оказались у «Шкоды». Явно завышенные цены и проблемы с качеством привели к существенному падению продаж – на 29% в прошлом году. В результате импортеры были вынуждены в январе приостановить поставку этих автомобилей в Россию. В конце марта цены перевели в доллары и снизили их в расчете на то, что это поможет увеличить продажи.

Единственным отличием от прошлогодних тенденций можно назвать уверенный рост продаж моделей класса «премиум». Сказалось некоторое снижение курса евро: даже незначительное колебание европейской валюты имеет большое значение для дорогих европейский брэндов. Кроме того, в условиях продолжающегося роста доходов населения эти модели, несмотря на их высокую цену, остаются популярными.

Темпы роста реализации автомобилей этого класса превысили 60%, в основном благодаря уверенным продажам «Мерседеса» и удивительным результатам «Лексуса» (пятикратный рост!). Отметим, что более двух третей продаж японской марки приходится на вседорожники, а не на седаны, хотя последние традиционно рассматривают как автомобили высшего класса. «Лексус» скорее дополнил, чем отнял рынок у традиционной тройки лидеров.

В целом, для иностранных производителей год начался очень хорошо, однако, по нашим прогнозам, к концу года можно ожидать замедление темпов роста продаж.

ЖИЗНЬ ПОСЛЕ СКАЗКИ

МАКСИМ ПРИХОДЬКО

Почему-то все русские народные сказки заканчиваются одинаково счастливо – свадебкой главных героев; «и я там был, мед-пиво пил». Но, позвольте, потом же самое интересное начинается! А что случилось наутро после праздника? Детки-то у них народились или как? И не стал ли Иванушка на второй год супружества «погуливать» от ненаглядной, а то и – по богатырскому обычаю – поколачивать ее? Любя, конечно…

Это я к тому, что традиционно у нас считается: покупка нового автомобиля, тем более заграничного, – это праздник. А праздник, как известно, всегда остается с тобой. То есть новая иномарка никогда не ломается, и все траты на нее ограничиваются заправкой бензином. Иные же заботы оставим владельцам «жигулей» и «волг».

К сожалению, в реальной жизни совсем не так. Это отнюдь не означает, что новая «Тойота» умрет где-то посредине дороги из-за врожденного дефекта коробки, как какая-нибудь «десятка». Просто надо быть готовым к тому, что эксплуатация современной машины требует немалых средств. Речь идет не только о бензине, сигнализации, страховке и т. д. В копеечку выливается и регулярное обслуживание «железного коня» на сервисе, даже если все механизмы работают как часы (собственно, важнейшая задача периодических ТО – как раз поддержание автомобиля в боевом состоянии).

Вот мы и решили выяснить, во сколько обойдется обслуживание самых популярных в России иномарок стоимостью 10–15 тыс. долл. в течение двух лет (пробег – до 50 тыс. км). В список попали «Дэу-Нексия», «Рено-Символ», «КИА-Рио», «Форд-Фокус» и «Мицубиси-Лансер». В сознании наших людей именно эти модели рассматриваются как некий компромисс между практичностью и престижем.

А ЦЕНА-ТО КУСАЕТСЯ…

«Дэу-Нексия», несмотря на почтенный возраст и устаревший дизайн, который год ходит в России среди лидеров продаж. Все объясняет доступная цена автомобиля – от 8650 долл. Хорошо! Но к реалиям жизни возвращает стоимость уже первого ТО, которое по условиям гарантии надо проходить при пробеге 2000 км, – 3650 рублей (СТО «Восток»). За второе ТО (10 тыс. км) придется отдать уже 4300 руб., а каждые следующие 10 тыс. км надо «компенсировать» суммой в 5 тыс. руб. Как видите, даже если у вашей «узбечки» ничего ломаться не будет, профессиональный уход за ней обойдется почти в 28 тыс. руб. (980 долл.). Зато радует, что запчасти на «Дэу» есть повсеместно, стоят они недорого, а гарантия от серьезных поломок – до пяти лет.

Российский «Форд-Фокус» – ныне самая востребованная из иномарок, а доступная цена (от 11,3 тыс. долл.) и «фирменный» кредит еще более приблизили автомобиль к народу. Но радость встречи со стилем «нью-эйдж», воплощенном в металле, резине и пластмассе, омрачена очередями: в свободной продаже «живых» машин нет. Те, кто все-таки дождался встречи со своей машиной, бывают приятно удивлены: стоимость каждого из первых трех ТО равна 60 долл. Правда, за масло, фильтры и колодки платите отдельно, согласно прейскуранту. Но все не так страшно; сервисмены из столичного центра «Мейджор-авто», к примеру, утверждают, что в итоге стоимость первого и второго ТО не превысит планку в 100 долл., а третье посещение фирменной станции обойдется в 150. Итого за 50 тыс. км пробега – 350 «вечнозеленых». Здорово! Недаром Глеб Хотимский, директор по сервису и запасным частям «Форд мотор компани» в России, считает, что «одним из существенных факторов, влияющих на решение о покупке автомобиля марки «Форд», как раз является политика компании в области обслуживания». Хуже, что на фирменное обслуживание тоже очереди, в которых можно «зависнуть» на несколько дней. Да, чуть не забыл: в рамках специального весеннего предложения, которое действует до 30 июня, стоимость планового ТО «Фокуса» дополнительно снижена на 1,2 доллара!

Еще одна иномарка, рожденная в России, – «КИА-Рио» (11,2–13,2 тыс. долл.). Привлекательный дизайн, богатые комплектации, широкая возможность их выбора… Но от эмоций –

ВАЗ-2110: 700 долл. США

Пробег до ТО, км	Стоимость ТО, руб.
1500 – 2000	ТО-1 1408*
10 000	ТО-2 1179*
20 0000	ТО-3 2848*
30 000	ТО-4 2210*

«Дэу-Нексия»: 980 долл. США



Пробег до ТО, км	Стоимость ТО, руб.
1500 – 2000	ТО-1 3650
10 000	ТО-2 4300
20 0000	ТО-3 5000
30 000	ТО-4 5000

«КИА-Рио»: 1100 долл. США

Пробег до ТО, км	Стоимость ТО, руб.
1500 – 2000	ТО-1 2800
10 000	ТО-2 4200
20 0000	ТО-3 6300

«Рено-Символ»: 790 долл. США



Пробег до ТО, км	Стоимость ТО, руб.
15 000	ТО-1 5500
30 000	ТО-2 5500*
45 000	ТО-3 5500*

«Форд-Фокус»: 350 долл. США



Пробег до ТО, км	Стоимость ТО, долл. США
1500 – 2000	осмотр
20 0000	ТО-1 60*
40 000	ТО-2 60*

«Мицубиси-Лансер»: 775 долл. США



Пробег до ТО, км	Стоимость ТО, долл. США
15 000	ТО-1 250
30 000	ТО-2 270
45 000	ТО-3 255

** Расходные материалы и детали оплачиваются дополнительно.*

КОММЕНТАРИЙ ЮРИСТА ЗР СЕРГЕЯ СМИРНОВА

В соответствии с Законом «О защите прав потребителей» изготовитель (продавец) вправе устанавливать на товар гарантийный срок, в течение которого недостатки, возникшие по вине изготовителя, он сам или продавец устраняют бесплатно. Обнаружив их, потребитель вправе предъявить к изготовителю (продавцу) требования, установленные статьей 18 Закона «О защите прав потребителей».

В случаях, когда возникают конфликтные ситуации, связанные с ремонтом автомобиля в течение гарантийного срока, необходимо руководствоваться главой 2 Закона «О защите прав потребителей», поскольку право на гарантийный ремонт вытекает из приобретения товара ненадлежащего качества. Специальный договор на выполнение работ по гарантийному ремонту между потребителем и изготовителем (продавцом) не заключается.

Так как при техобслуживании (ТО) автомобиля контролируется его техническое состояние (меняют масло, проводят другие рекомендуемые изготовителем работы), сама по себе такая проверка не может служить причиной возникновения неисправностей, а значит, и отказ в последующем гарантийном обслуживании будет неправомерен. Из этого следует, что потребитель вправе проходить техническое обслуживание автомобиля на любой СТО.

Изготовитель (продавец) не будет отвечать за недостатки товара только в том случае, если докажет, что они возникли вследствие нарушения потребителем правил использования, хранения или транспортировки товара, действий третьих лиц или непреодолимой силы. Других оснований для отказа в гарантийном обслуживании законодательством не предусмотрено. Однако имейте в виду, что плановое обслуживание для многих компаний – основной источник дохода. Поэтому они под различными предлогами пытаются отказать в гарантийном ремонте, если вы делали ТО не у официального дилера. Так что, если вы все-таки решили сэкономить на обслуживании автомобиля, отказавшись от услуг СТО, приготовьтесь к тому, что свою правоту по гарантийной претензии придется отстаивать в суде.

к делу. Первое ТО (пробег 1,5 тыс. км) обойдется всего-навсего в 2800 руб. (группа компаний «Автомир»). Зато ТО-2 (10 тыс. км) облегчит кошелек уже на 4200 руб. Далее каждые 10 тысяч – вынь да положь по 6300 руб. Дорого? Так ведь иномарка, пусть и корейская, и с берегов Балтики. Итог: 32 тыс. руб. или 1100 долл. В столице на обслуживание придется записаться заранее, но ждать, как правило, не более одного дня.

Говорят, женщины обожают все французское. Духи, белье, вино, кино и пр. «комильфо», включая автомобили. А самый доступный сегодня у нас «француз» – седан «Рено-Символ» (от 9,5 тыс. долл.). Базовая ставка за первые три ТО – 5,5 тыс. руб., а проходить их придется через каждые 15 тыс. км (по информации официального дилера «Муса моторс»). Всевозможные «расходники» повысят планку ТО-2 и ТО-3 еще в среднем на 6 тыс. руб. В «сухом остатке» – 22,5 тыс. руб. (790 долл.). И еще один положительный момент редких ТО – очередей на сервисах практически нет.

Увы, недешев в обслуживании хит продаж последнего полугодия – «Мицубиси-Лансер» (цена – от 14,5 тыс. долл.). «Бюджетная» версия с двигателем 1,3 л: ТО-1 – 250 долл., ТО-2 – 270, ТО-3 – 255 (промежуток – 15 тыс. км). Запись на ТО по телефону, ждать придется до недели. Значит, за два года потратите как минимум 775 долл. (22 тыс. руб.). Для сравнения: «фирменный» уход за «Ниссаном-Алмера» (16,9–20,1 тыс. долл.) – от 620 долл. (обслуживание каждые 10 тыс. км). Значительно дороже «Тойота-Королла» (от 15 400 долл.): на фирменном сервисе придется оставить 1100 долл., да еще и в очереди постоять, хотя многие СТО нынче вынуждены работать круглосуточно (!). Самой недорогой среди недорогих иномарок мы признали «Пежо-206» (от 11 800 долл.), для которой техобслуживание рекомендуется проводить всего раз в 30 тыс. км. Обойдется это в 460 долл.

У РОССИЙСКИХ СОБСТВЕННАЯ СТОИМОСТЬ!

Для сравнения мы решили выяснить, в какую сумму выльется «правильное» техобслуживание отечественной машины, самой массовой из современных – ВАЗ-2110 (от 7,4 тыс. долл.). Кажется, цена должна быть по-российски низкой… Но это не совсем так. Первое ТО по рекомендации завода надо проводить при пробеге 1,5–2 тыс. км. В компании «Ростокино-Лада», где «все по-честному», работа обойдется в 1408 рублей, «расходники» – за отдельную плату, по выбору клиента – отечественные или импортные (плюс 500–1000 руб.). Работа по ТО-2 – 1179 руб., ТО-3 – 2848 руб. и так далее, через каждые 10 тыс. км. Итого 20,1 тыс. руб. (или 700 долл.) за два года – дороже, чем у «Пежо-206»! (Это в том случае, если ничего у вашей «десятки» не сломается, не выйдет из строя, но таких счастливчиков история практически не знает.) Правда, есть щадящий вариант: менять масло и свечи самостоятельно (и регулярно!), а сэкономленные средства пускать на другие цели. Отлучат ли вас в этом случае от гарантии? Увы – скорее всего, да.

Итак, что у нас в итоге? Все просто. Главное – при покупке автомобиля не кидаться в объятия продавца, завидев соблазнительную цену, а внимательно просчитать, во сколько может обойтись эксплуатация машины при вашем режиме поездок. Ведь сказка кончается быстро, а с автомобилем жить придется, извините, не один год… □

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«ДЭУ-НЕКСИЯ» – не первый год лидер продаж среди иномарок своего класса. Машину представляет генеральный директор ЗАО «УзДэу-Сервис» (генерального дистрибьютора марки в России) Александр Гнездюк.



Покупатели ценят этот автомобиль за «иномарочное» качество при вполне «российской» цене. Самая продаваемая комплектация «Нексии» – базовая. Она и самая дешевая: с 15 апреля ее розничная цена – 8050 долл. Сегодня в свободной продаже автомобилей не хватает и в салонах дилеров образовалась небольшая очередь. Так что надо быть готовым к тому, что ожидание может растянуться на месяц-полтора.
Любимые цвета у покупателей – серебристый и синий. Автомобили покупают в основном за наличный расчет, но примерно четверть выбирает кредит. Среди наших клиентов около 85% – мужчины, причем на 90% – жители крупных городов, где хорошо развита сервисная сеть.

ЛУЧШИЙ ДЕБЮТ

Два года назад открыл свои двери «Лексус-Бизнес Кар» – салон первого официального дилера марки «Лексус» в России. За это время он уже успел получить титул «Лучший дебют в российской дилерской сети», а также презентовать ряд новинок модельного ряда «Лексус»: вседорожник LX470, обновленные RX300 и седан представительского класса LS430. Более тысячи покупате-



лей приобрели здесь автомобили марки «Лексус», а специалисты обслужили свыше 6000 машин.

НЕЗАВИСИМО ОТ ВРЕМЕНИ СУТОК

...вы можете купить (обслужить, отремонтировать) автомобиль «Вольво», «Ягуар» или «Ленд-Ровер» в новом столичном автоцентре на Ленинградском шоссе, 71. Его открыла компания «Независимость», которая представляет на российском рынке марки группы PAG (Premier automotive group) – подразделения «Форд мотор компани». На 12 тысячах квадратных метров разместились три экспозиционных зала, сервисный центр, предусмотрен подземный гараж. Места хватает всем моделям – на церемонии открытия гости могли прицениться ко всем машинам трех известных марок. Кстати, здесь же будут торговать и подержанными автомобилями.



Вице-президент группы PAG Доминик Крапье открывает новый автоцентр.

«АВТОМИР – HYUNDAI»

В Москве, на Большой Филевской открылся восьмой в столице салон «Автомир». Его специализация – продажа автомобилей «Хёндэ», поэтому он полностью соответствует требованиям корейского концерна. В нынешнем году у «Автомира» на «Хёндэ» большие виды: планируется продать более 2500 автомобилей, как собранных в Корее, так и в России.

ФАКТОРИНГ ДЛЯ «АУДИ»

Возможность получить ключи от нового «Ауди», внеся в кассу всего половину его цены, имеют теперь клиенты компании «Ауди Центр Москва». Суть схемы (она называется факторинг) в том, что покупатель оплачивает дилеру 50% стоимости автомобиля, а вторую часть вносит факторинговая компания (обычно это банк). И уже с ней рассчитывается клиент, погашая долг равными частями в течение года, причем без уплаты процентов (факторинг – не является кредитом). В «Ауди Центр» это заманчивое предложение распространяется на весь модельный ряд марки. Одновременно здесь действуют и другие популярные схемы продаж, прежде всего – кредит и лизинг. Для клиентов сервиса компании – тоже приятная новость: отныне нормочас обслуживания автомобилей 1995 – 2000 года выпуска стоит 40 долл., а на запчасти устанавливается 30% скидки.

SRX – УЖЕ В МОСКВЕ



В автосалоне «МБЛ моторс» (официальный дилер «Опеля», «Шевроле», СААБа, «Кадиллака») начались продажи «люксового» вседорожника «Кадиллак-SRX», который может составить серьезную конкуренцию и БМВ-Х5, и «Вольво-ХС90». Цена автомобиля в базовой комплектации – 69 тыс. долл. «Американец» сертифицирован и адаптирован к условиям эксплуатации в России; гарантия – 3 года или 100 тыс. км пробега.

ПРОДАНО 30 ТЫСЯЧ!

«СП Бизнес Кар», одно из дочерних предприятий «Тойоты» в России, владелец сети автоцентров, в преддверии майских праздников вручило покупателю 30-тысячный автомобиль. Это был «Кэмри», проданный в салоне «Тойота-Центр Битца». От автоцентра владелец получил в подарок системы спутниковой навигации и защиты от угона DataDot, а также сертификат на бесплатное техническое обслуживание в течение трех лет или 100 тыс. км пробега. Кстати, только в апреле прошлого года «СП Бизнес Кар» продало 20-тысячную «Тойоту». Вот так-то: 10 тысяч «тойот» за год! А что сулит год нынешний?

АВТОМОБИЛЬ МЕСЯЦА

«МИЦУБИСИ-ЛАНСЕР» представляет Дмитрий Роткин, генеральный менеджер дистрибьютора «Мицубиси моторс» в России компании «Рольф-Холдинг».

Когда мы говорим о «Лансере», то имеем в виду, что его европейская премьера состоялась в августе 2003 года на Московском автосалоне, где он завоевал Гран-при журнала «За рулем». Фактически эта модель пришла на смену нашему бестселлеру «Каризме» и взяла уверенный старт: всего за полгода со времени ее появления в России было продано свыше 5500 автомобилей. Более половины – седаны с 1,6-литровым бензиновым двигателем и механической коробкой передач по цене от $15 490. Версия с «автоматом» дороже на $1140 – таких машин продано чуть меньше трети от общего объема. Доля «экономичного» «Лансера-1,3» по цене $14 490 составила 11%. В марте стартовали продажи двух новых модификаций «Лансера» – 2.0 Sport и Station Wagon 2.0 Comfort+, а в апреле появился Evolution VIII, представитель последнего поколения легендарного суперкара.



ВАЛЮТНЫЕ КОЛЕБАНИЯ: ТОЛЬКО ВВЕРХ

ОЛЬГА ГОРДЕЕВА, ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

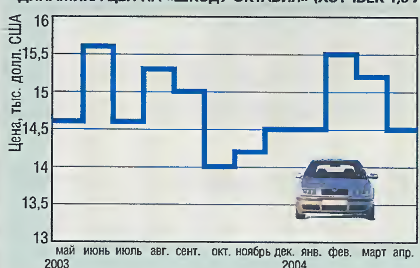
ЧЕТВЕРТЫЙ РУБЕЖ ВАЗА

В середине апреля АвтоВАЗ в очередной раз поднял отпускные цены для своих дилеров. На этот раз модели Волжского автозавода подорожали «незначительно» – в среднем на 0,65%. «Пятерки» и «семерки» подросли на 1200–1500 рублей, «десятое» семейство прибавило в цене от 1500 до 2000 рублей (в зависимости от модели, модификации и комплектации). Отпускная цена ВАЗ-2115 стала выше на 1000 рублей. Не изменились только цены на ВАЗ-21099, ВАЗ-2114 и «старые» вседорожники «Нива», спрос на которые по весне снизился.

Собственно, в этом году АвтоВАЗ изменил отпускные цены уже в четвертый раз. Естественно, в сторону повышения. Ранее вазовские малолитражки дорожали 1 января, 2 февраля и 6 марта. Похоже, родилась «добрая» традиция ежемесячно повышать цену. Только за первый квартал 2004 года розничные цены автомобилей «Лада» увеличились на 5,4%. При этом наибольший рост пришелся на модели «десятого» семейства – 6,5%. Чуть меньше, на 5,8% подорожали классические модели, а вот семейства «Самара» и «Самара-2» прибавили к своей цене всего 3,9%. Самый резкий прирост стоимости автомобилей ВАЗ пришелся на март, когда «лады» успели подорожать на 2,6% – это примерно половина роста стоимости от начала года.

Нелишне вспомнить, что в 2003 году предприятие пять раз корректировало отпускные цены – 31 марта, 1 мая, 10 июня, 15 июля и 28 октября: розничные цены на продукцию завода за 2003 год выросли в среднем более чем на 10%.

Остальные отечественные производители примеру товарищей из Тольятти пока не последовали (разве что ульяновский «Хантер» за квартал внезапно подорожал с 202 до 216 тыс. руб.). Но, как известно, дурной пример всегда заразителен, так что сообщений о росте цен из Нижнего, Ижевска и других городов ждать можно в любую минуту.



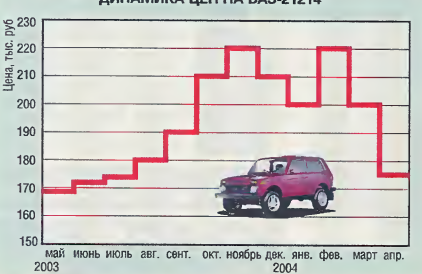
ЧЕМ «КРУЧЕ», ТЕМ ДОРОЖЕ

Приятно констатировать: стремительно редеют ряды автопродавцов, предлагающих иномарки за евро. Как мы уже писали, некоторое время назад от единой валюты уже отказались в российских представительствах «Ниссана», «Ауди», «Фольксвагена», «Шкоды», «Ленд-Ровера»... С апреля 2004-го на территории России перешла на новые цены – в долларах США – и компания «Вольво». Здесь справедливо посчитали, что «цены в долларах привычнее и удобнее для российских покупателей». Впрочем, такого же мнения придерживаются и в других представительствах ведущих концернов, однако многие из них твердо стоят за расчеты в евро, видимо, рассчитывая на высокую конкурентоспособность своих автомобилей. Во всяком случае, ни БМВ, ни «Мерседес» пока не собираются отказываться от евровалюты (хотя некоторые дилеры уже объявляют цены в долларах на отдельные модели). На таких же твердых позициях стоят и все французы. А вот «Форд» (он у нас позиционируется как европейский производитель) придумал по весне специальную льготную программу: при расчете за машины курс евро в рублях был максимально приближен к цене доллара. И правила приличия соблюли, и товар не залежится...

Весной в связи с небывалым спросом в России подорожали некоторые и без того недешевые модели. Так, пересмотрела цены компания «Вольво». Теперь за S60 с двигателем 2,4 л мощностью 170 л.с. дилеры просят 31 900 долл. Модный «Вольво-S40» 2004 модельного года с двигателем 140 л.с. обойдется покупателю в 29 400 долл., а за вседорожник XC90 с 2,5-литровым мотором мощностью 210 л. с. и «механикой» придется отдать 61 400 долл.

С апреля в среднем на 6% подросли и цены на автомобили СААБ. В представительстве «Джи-Эм СНГ» объясняют это так: «Мы давно не корректировали цены на эти автомобили, несмотря на колебания курса доллара по отношению к евро».

«Лексус» также решил с 1 апреля 2004 года поднять рекомендуемые розничные цены. Вседорожник LX470 теперь стоит 91,9 тыс. долл. (рост 0,5%). Цена на RX330 второго поколения увеличилась на 0,3% и составила 56,4–65,9 тыс. долл. Флагман «Лексуса» – роскошный седан LS430 будет стоить на 0,5% больше (97,9 тыс. долл.). Выросли цены и на модели GS300, GS430 и SC430.



БОГАТЕЕМ, РОССИЯНЕ!

Это что же получается: цены растут, а автомобилей продается все больше и больше! Если в 2002 году жители России потратили на покупку машин 341 млрд. руб., то в 2003-м – больше 400 млрд. Рост составил около 20%! Главные причины – во-первых, выросли цены, а во-вторых, аналитики отмечают перемещение продаж в более дорогой ценовой диапазон. Так, в сегменте «автомобили ВАЗ» (включая «Шевроле-Ниву») средняя стоимость покупки выросла почти на 25% (с 4,4 тыс. долл. до 5,5 тыс.). Это произошло как за счет укрепления рубля по отношению к доллару, так и увеличения доли продаж более дорогих семейств – «десятого» и «Самары-2». Выросла и средняя стоимость новой иномарки – на 8,8% (с 19,4 до 21,1 тыс. долл.). Но больше всего подорожали иномарки подержанные (в среднем на 15–16%). Правда, тут виной не только рост курса евро, но и введение новых таможенных пошлин.

А вообще мы, автомобилисты, должны знать: по данным таможенных органов, в 2003 году 10% поступлений в казну от уплаты таможенных платежей составили сборы за ввоз иномарок – более 60 млрд. руб. На эти деньги можно, например, построить десять (!) автозаводов, как во Всеволожске, или запустить в серию четыре такие модели, как «Калина». Было бы желание. □

ЗАПРЯГЛИ!

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО.
ФОТО АВТОРА

На Таганрогском автозаводе я был ровно год назад (ЗР, 2003, № 6). Конвейер тогда двигался неторопливо, как во сне: ежемесячно (!) с него сходило всего 50–100 автомобилей «Хёндэ-Акцент». И это при проектной мощности 500 машин в день! Но руководители компании были полны оптимизма и собирались выпустить за 2003 год не менее 10 тысяч. Увы, не случилось: корейцы поставили куда меньше сборочных комплектов, чем было заказано, да и те поступали с большими перебоями. В результате чуть-чуть не дотянули до цифры в 6000 собранных «акцентов»...

А сегодня завод – уже совсем другой. Это видно издалека: на трассе Ростов–Таганрог то и дело встречаются автовозы с разноцветными «акцентами», а вот на площадке перед заводом ни одной машины – все распродано (в прошлом году стояло несколько десятков). У конвейера сейчас совершенно иной ритм: 1500–1800 машин в месяц! Это уже похоже на автосборочный завод. И главная новость прошедшей весны: началась полноценная сборка второй модели – «Хёндэ-Соната». Пока их делают не так уж много (на 5–10 «акцентов» на конвейере приходится одна «Соната»), но даже первая, установочная партия разошлась, что называется, влет.

– В течение года мы вели сложные переговоры, монтировали оборудование, отлаживали его, и вот итог, – с гордостью рассказывает генеральный директор ООО «ТагАЗ» Геннадий Ряднов. – И сварочная, и сборочная линии, и цех окраски полностью прошли все тесты, получили высокую оценку корейских аудиторов по системе качества «Хёндэ». Они сами принимали первую партию автомобилей и подтвердили: наши ничем не уступают тем, что произведены в самой Корее. Впрочем, контролеры из «Хёндэ» к нам приезжают регулярно, не реже одного раза в квартал, и последние полтора года никаких претензий по качеству к нам нет.

Чтобы «Соната» из Таганрога сошла с конвейера в срок, в приморском городе в течение трех месяцев постоянно находилось не меньше 20 специалистов из Кореи. Они помогали монтировать оборудование и учили русских, как на нем работать. В то же время 36 россиян проходили трехмесячный курс обучения на заводе «Хёндэ». Всего же на новую линию завод принял еще 200 работников. Интересно, что среди них оказались несколько человек из «первой волны» – те, кто начинал собирать в Таганроге автомобили «Дэу» в 1998 году. Их тогда обучали в Корее, Германии и США, но потом многие оказались не у дел и ушли с завода. Теперь – возвращаются.

– У нас большие планы, – продолжает Г. Ряднов. – Но главная задача, она же главная проблема – локализация изготовления комплектующих. Увы, кроме производителей технологических жидкостей и резины (замечу, это совместные предприятия) мы, к сожалению, не нашли новых партнеров в России. Пытались заказать, скажем, метизы (болты, гайки, шайбы и т. д.) одному из ведущих отечественных предприятий. Мало того, что они оказались в полтора раза дороже корейских – качество было отвратительным! Из 6 тысяч колпаков колес, заказанных российской фирме, нельзя было подобрать даже одного комплекта одинаковых! Мы долго искали партнеров, но в конце концов поняли – нельзя идти на компромиссы в угоду качеству. Пришлось готовить собственную программу локализации.



На заводе неохотно посвящают в свои планы посторонних, но кое-что удалось выяснить. На первом этапе в Таганроге займутся самостоятельно изготовлением сидений, затем, в кооперации с одним из ростовских предприятий, начнут выпускать целый ряд пластмассовых деталей, в том числе бамперы (уже и оборудование завезли). Потом планируется на месте сваривать детали капота, двери и т. д. (пока это в собранном виде прибывает из Кореи). А следующий шаг выглядит фантастикой: года через два, если все удачно сложится (тьфу-тьфу-тьфу!), в Таганроге рассчитывают наладить и собственное производство двигателей. Проект такой уже прорабатывается, есть и хороший пример: подобный завод корейцы открыли в Китае. Сначала там собирали двигатели полностью из импортных комплектующих, отрабатывали технологии, а через два года уже делали моторы сами. А мы чем хуже?

Еще один проект – организовать на ТагАЗе (но уже в других цехах) сборку коммерческих грузовиков. Причем, видимо, сразу будет своя полноценная сварка (частично – с использованием российских комплектующих) и окраска. К чему, действительно, тащить раму через полмира на Дон, если ее можно делать на месте?

Но это – перспективы. Более приземленные планы – собрать в 2004 году минимум 17 тысяч «акцентов» и 4 тысячи «сонат». Завод готов собирать и больше (маркетологи оценивают спрос на «Акцент» в 60–70 тыс. в год, на «Сонату» – в 10–12 тыс.), но столько комплектов «Хёндэ» поставить не обещает. Хотя, надо отдать должное, в Сеуле перестали смотреть на завод в Таганроге как на некий странный эксперимент, зачем-то затеянный эксцентричными русскими, как на незаконнорожденное и нежеланное дитя. Теперь они признают российский рынок одним из самых перспективных, а ТагАЗ – надежным партнером. Более того, по некоторым сведениям, в Сеуле уже вовсю идет работа над сменой нынешнему поколению «Акцента», и через год-полтора новый автомобиль практически одновременно сойдет с конвейеров в Корее и в России.

Чтобы получить такое право, в Таганроге сделали уже немало, но еще больше предстоит. Идет реформа дилерской сети – современный автомобиль не должен продаваться с открытой площадки и обслуживаться в сарае.

– Сегодня мы предъявляем ко всем дилерам единые требования, – объясняет заместитель коммерческого директора Андрей Кудин. – Автомобили «Хёндэ» в принципе могут продаваться в одном салоне и наряду с другими марками, но на специально оборудованном в соответствии с корпоративными стандартами месте (определенные размеры площадки, обязательный набор информации и рекламной продукции, фирменные цвета и т. д.). На сервисе должен быть как минимум один подъемник специально для «Хёндэ», а также инструмент, диагностическое оборудование, обученные мастера и т. д. Если мы видим, что дилер стремится выполнять все требования – готовы помочь ему, например, предоставив оборудование в кредит на льготных условиях.

Кстати, осенью на ТагАЗе неожиданно для всех побывал президент России В.Путин – его с группой членов Госсовета привез в Таганрог губернатор Ростовской области В. Чуб. Видимо, похвастаться хотел высоким гостям: смотрите, какие предприятия у нас в регионе появились! Надо сказать, «экспромт» губернатора вполне удался – президент с интересом осмотрел завод и сказал на прощание, что предприятие произвело на него большое впечатление. Пожелал коллективу успехов и уехал, видимо, сильно удивленный: здесь у него ничего не просили – ни денег, ни льгот. Ничего. Но это принцип, на котором уже много лет строятся взаимоотношения завода с властями: мы у вас ничего не просим, а вы нам только не мешайте. Может, он и не дает результатов сразу, но в конце концов оказывается единственно верным.

...Несколько лет назад, вскоре после кризиса, когда, казалось, ТагАЗ так и останется памятником несостоявшейся индустриализации, председатель совета директоров ФПГ «Донинвест» (куда входит и завод в Таганроге) Михаил Парамонов сказал примерно следующее: «Мы, казаки, может, и долго запрягаем, зато потом быстро скачем!» А ведь действительно – запрягли... □

КТО ИСПОЛНИЛ «СОНАТУ»

АНДРЕЙ КОЧЕТОВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРУ И АВТОРА

Все больше потенциальных покупателей заглядываются на седаны бизнес-класса, однако переплачивать за именитые европейские марки способен далеко не каждый. Тем, кому нужна солидная, но относительно недорогая машина, Таганрогский автозавод предложил весьма привлекательный вариант.

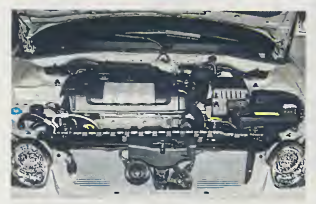
В РОСТОВ НА РАЗВЕДКУ

Когда готовился этот материал, «сонаты» еще не появились у дилеров, поэтому мы воспользовались приглашением заводчан познакомиться с новинкой в Ростове-на-Дону. Поездить на машине российской сборки в самой простой комплектации было вдвойне интересно, поскольку с чистокровной «кореянкой», оснащенной по максимуму, мы познакомились почти три года назад (ЗР, 2001, № 11).

Итак, что предлагают за 16 990 у. е. (в данном случае 1 у. е. = 30 рублей)? Двухлитровый двигатель, механическую пятиступенчатую коробку передач, гидроусилитель руля, кондиционер, электропакет, две подушки безопасности и ремни с преднатяжителями, ABS, штатный радиоприемник с CD-плейером, матерчатую обивку сидений и пятнадцатидюймовые штампованные колеса. Пожалуй, приемлемо как для босса средней руки, так и для его водителя. Пространства в задней части салона достаточно, здесь даже пассажир ростом выше среднего может вытянуть ноги. Ну а если решите использовать машину в бытовых целях, то для перевозки длинномеров можно откинуть, целиком или по частям, спинку заднего сиденья.

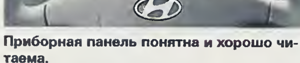
Автомобиль не требует привыкания ни к его габаритам, ни к органам управления. Чтобы удобно устроиться на рабочем месте, хватит двух-трех минут на регулировки. На ходу желания «топтать» педаль газа не возникает: комфортная подвеска в сочетании с солидной внешностью и просторным добротным салоном «рекомендуют» вести се-






Под капотом – рядная «четверка» или V-образная «шестерка».



Приборная панель понятна и хорошо читаема.



Багажник просторен, а проем узковат.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

HYUNDAI SONATA	2,0 л	2,0 л	2,7 л
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4747	
ширина		1820	
высота		1422	
база		2700	
Радиус поворота, м		5,45	
Снаряженная масса, кг	1430	1435	1450
Полная масса, кг		2020	
Время разгона 0–100 км/ч, с	13,2	13,3	9,7
Максимальная скорость, км/ч	200	184	210
Топливо/запас топлива, л		АИ-95/65	
Расход топлива, л/100 км (EU 99/100):	9,0	9,5	10,7
городской цикл	12,4	13,4	14,7
загородный цикл	7,1	7,3	8,3
Кузов		седан	
Количество дверей		4	
Число мест		5	
Объем багажника, л		500	
Двигатель		бензиновый	
Расположение, число цилиндров	P4		V6
Число клапанов	16		24
Рабочий объем, см^3	1997		2657
Мощность, кВт/л. с.	102/139		131/178
при об/мин	6000		6000
Крутящий момент, Н·м	184		245
при об/мин	4500		4000
Трансмиссия			
Привод		на передние колеса	
Коробка передач	M5	A4	
Ходовая часть			
Подвеска спереди		пружинная, независимая на двойных поперечных рычагах, со стабилизатором поперечной устойчивости	
сзади		многорычажная	
Рулевое управление		реечное с гидроусилителем	
Тормоза		гидравлические с ABS	
передние		дисковые вентилируемые	
задние	барабанные		дисковые
Шины	205/65R15, 205/60R16	205/60R16	

бя подобающе. Ехать хочется плавно, дабы «газета в руках начальника не дрожала». Достаточно тяговитый, в том числе и «на низах», двигатель позволяет не очень часто переключать передачи, да и делается это без усилий, почти само собой.

«Соната» хорошо держит дорогу и в быстрых поворотах не грешит излишними кренами. Если уж очень захочется похулиганить, то поднимайте стрелку тахометра за четыре тысячи. Тогда вы услышите голос 139-сильного мотора и убаюкивающая «Соната» превратится в бравурный марш.

С учетом российской действительности были изменены характеристики подвески и увеличен дорожный просвет. Если при первом знакомстве мы пожурили «Сонату» за излишнюю мягкость, то сейчас ее можно похвалить: легкая «американистость» практически преодолена. Правда, остался некоторый акустический дискомфорт, что в бизнес-классе нежелательно.

ТАКИЕ РАЗНЫЕ «СОНАТЫ»

А теперь разберемся в предлагаемых комплектациях, благо основных всего четыре. О самой простой мы уже говорили. За кожаный салон с подогревом сидений, климат-контроль, декоративные вставки под дерево, модные 16-дюймовые легкосплавные колеса и противобуксовочную систему придется добавить пару тысяч условных единиц. Не устраивает механическая коробка передач – готовьте еще пятьсот за «автомат». А для тех, кому претит ездить с двухлитровым мотором, пожалуйста – 2,7 литра с секвентальным «автоматом», задними дисковыми тормозами, электрорегулировками водительского сиденья. В придачу – ксеноновые фары. Такой набор обойдется покупателю процентов на сорок с небольшим дороже «бюджетной» версии.

Исполнители «Сонаты» заслуживают аплодисментов. Каких-то огрехов в подгонке или окраске кузовных деталей даже в пилотной партии мы не обнаружили. Так и в салоне: все сделано аккуратно и соответствует заявленному уровню. Наверное, можно даже крикнуть: «Браво!» – если вспомнить о ценах на «билеты». А в чьем исполнении прозвучала «Соната», потребителю не важно. Лишь бы машина нравилась и цена устраивала. □

ЧИСТО «ДЕСЯТКА»...

ОТДЕЛ ИСПЫТАНИЙ

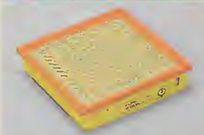
– Воздушный фильтр на инжекторную «десятку» есть?

Конечно есть, вон их на прилавке сколько... Вам какой – наш или импортный? Подороже или подешевле? Да, а какая у вас «десятка» – вазовская или газовская?

Смех смехом – а что купить-то? Одни убеждены, что все фильтры делают в одном и том же подвале, только этикетки клеят разные. Другие все же оценивают «одежку» – солидность упаковки, известность брэнда и

ФИЛЬТРЫ ВАЗ

1-1 Производитель «Салют-Фильтр», Россия

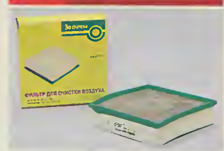


Обозначение – 2112-1109080-03 МС03

Ориентировочная цена – 100 руб.

Самарский фильтр не понравился «по одежке» сразу – ну сколько можно продавать изделия в каких-то несерьезных пакетиках? Да еще и самый тяжелый из всех... Однако потребитель, которому достанется подобный фильтр, будет доволен – оказалось, лучше, чем «Салют-Фильтр», воздух не чистит никто! Средний коэффициент пропуска пыли – 0,28. Прекрасный результат. Остальные цифры поскромнее, но общее впечатление – хорошее.

1-2 Производитель ОАО «Автоагрегат», Ливны Орловской обл.



Обозначение – ЭФВ 074.1109080 2112.1109080-3Р МТ 14

Ориентировочная цена – 140 руб.

Один из самых крупных отечественных производителей изготовляет чуть ли не любые фильтры – в том числе и с логотипом ЗР. Комментировать итоги выступлений «зарулевского» изделия по этическим причинам не будем – просто приводим результаты испытаний. Сопротивление воздухоочистителя – 1,25 кПа, средний коэффициент пропуска пыли – 0,29%, продолжительность работы до достижения предельного сопротивления – 137 мин.

1-3 Производитель – «Манн» (Mann Filter), Германия



Обозначение – С 22 117

Ориентировочная цена – 170 руб.

Изделия с подобными брэндами часто покупают не задумываясь – дескать, здесь не может быть плохо... Что ж, технического нокаута «немец» на сей раз не демонстрировал, но выглядел вполне достойно. Продолжительность работы составила 234 мин – это лучший показатель в классе. Остальные параметры – просто нормальные. В качестве замечания отметим, что в списке применяемости среди «ауди», «вольво» и «фольксвагенов» ВАЗ не значится...

1-4 Производитель «Mahle», Австрия



Обозначение – LX220

Ориентировочная цена – 170 руб.

Австрийский фильтр был до испытаний этакой «темной лошадкой» – и имя не самое громкое, и применяемость не указана, и фильтрующая штора кажется не самой большой... Тем не менее результаты оказались вполне пристойными – соотечественник Шварценеггера оказался лучшим по сопротивлению (всего 1,01 кПа!), уложился в 0,61% в части пропуска пыли и продержался 192 мин, уступив по этому показателю только трем участникам в группе ВАЗ.

1-5 Производитель – «Бош» (Bosch), Германия



Обозначение – S 9061

Ориентировочная цена – 200 руб.

«Бош» – имя громкое, и не только среди «фильтровальных дел мастеров». Применяемость – «ненашенская»: от «Форда» до «Вольво». Цена – под стать. В то же время все «немцы» словно сговорились: отрабатываем «обязаловку» – и не более того! Правда, продолжительность работы «Боша» составила 203 мин – лучше в этом классе только «Манн», зато остальные параметры оказались в «основной массе» соревнующихся. А жаль – от «Боша» всегда ждешь чуда.

1-6 Производитель – «Хенгст» (Hengst Filter), Германия



Обозначение – E22L

Ориентировочная цена – 220 руб.

Применяемость немецкого изделия не оговаривается вообще. Рабочие показатели – более чем средние: все в норме, но для известного брэнда и довольно высокой цены этого явно недостаточно. Взять хотя бы средний коэффициент пропуска пыли: при норме 1% «Хенгст» показал 0,81, а лучший показатель составляет 0,29! То же касается сопротивления: 1,11 кПа при норме 2,5 – это хорошо, но у лидера цифры другие – 1,01! Так что в целом неплохо, но хотелось бы большего.

1-7 Производитель – «Эс-Си-Ти» (SCT), Германия



Обозначение – SB 201

Ориентировочная цена – 150 руб.

Немцы рекомендуют свой фильтр для «ауди», «ягуаров» и «мерседесов» – тольяттинских машин в списке нет. Что до параметров, то они довольно скромные: претензий нет, но чувство недосказанности остается. Сопротивление воздухоочистителя – 1,07 кПа (у остальных – от 1,01 до 1,34), а продолжительность работы – 188 мин (у других – от 35 до 234). Средний коэффициент пропуска пыли мог бы быть и поменьше: 0,86% при норме 1% – многовато.

1-8 Производитель – «Чемпион» (Champion), ЕЭС



Обозначение – U505

Ориентировочная цена – 180 руб.

«Чемпион» давно заработал себе громкое имя и, в общем-то, порой почивает на лаврах. А на практике? В активе – самый легкий фильтрующий элемент из всех – всего 208 г. А вот потребительские показатели можно назвать заурядными: отменная величина сопротивления воздухоочистителя сочетается с подозрительно большим пропуском пыли. Судите сами: 0,90% при норме 1% – это нормально, но... не по-чемпионски как-то... Да и применяемость для ВАЗ не оговорена.

1-9 Производитель – **«Биг Фильтр» (BIG FILTER), Россия**

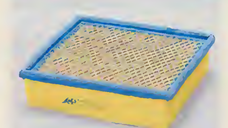


■ Обозначение – GB-9597

■ Ориентировочная цена – 130 руб.

■ Один из самых известных отечественных брэндов, традиционно маскирующийся под импорт. В списке применяемости указаны «самары», «нивы», «фольксвагены» и т.п. Фирма умеет делать отличные изделия, но… не всегда пользуется своими талантами. Вот и в данном случае петербургский «Биг» оказался на волосок от дисквалификации: средний коэффициент пропуска пыли составил 0,98% – а где же технологический запас? Впрочем, формальные приличия соблюдены.

1-10 Производитель **АФ («АвФил»), Россия**



■ Обозначение – 2112-1109080-02 АФ МС03

■ Ориентировочная цена – 130 руб.

■ Еще одно «раздетое» российское изделие, не удостоенное упаковки. Потребитель не обязан разбираться, кто прячется за инициалами АФ! Надо полагать, речь идет о фирме «АФ» из поселка Соколовый Саратовской области… Впрочем, независимо от происхождения итог один – изделие «не удалось». Продолжительность его работы составила всего 79 мин при норме 84, а потому никакие этикетки и голограммы уже не помогут.

1-11 Производитель **«Невский фильтр», Россия**



■ Обозначение – НФ-409-01-000 (НФ 409 EURO)

■ Ориентировочная цена – 130 руб.

■ Петербургское изделие интересно в первую очередь тем, что использует бумагу собственного производства. Возможно, поэтому у него относительно высокое сопротивление – 1,33 кПа (у остальных – ниже), довольно большой средний коэффициент пропуска пыли (0,81% при норме 1%) и, наконец, совершенно неудовлетворительные 43 минуты наработки при норме 84… Напоминаем – лидер продержался почти в шесть раз дольше! Увы…

1-12 Производитель **«Луксойл» (Luxoil), Пушкино, Россия**



■ Обозначение – НФ-409-01-000. Есть знак омологации МС-03

■ Ориентировочная цена – 110 руб.

■ Подмосковно-петербургское изделие, изготовленное ЗАО ПКФ «Невский фильтр», произвело странное впечатление. Максимальное количество гофр, самая большая площадь поверхности – казалось бы, все будет хорошо… Ан нет – «Луксойл» провалил средний коэффициент пропуска пыли (1,09% вместо 1%) и вдобавок продержался всего 35 мин вместо положенных 84. Вывод ясен – на машину не ставить!

т. п. Третьи заняты поиском фильтров, поставляемых на конвейер… А кого порекомендует на должность начальника очистки журнал «За рулем»?

Для начала предлагаем владельцам всех «десяток» – как нижегородских, так и тольяттинских – ознакомиться с результатами нашей экспертизы. Двенадцать фильтров для ВАЗ, семь – для ГАЗ и еще пять, скажем так, универсальных – есть и такие. А потом…

А потом будет нечто такое, чего мы никогда еще не делали…

В ШКУРЕ ИСПЫТАТЕЛЯ…

Тем, кому хоть немного интересна испытательская «кухня», придется ознакомиться с данным разделом. Остальные могут сразу перейти к изучению фото. (В подписях к снимкам указан заявленный производитель – *ред.*)

Руководящий документ для испытателя воздушных фильтров (точнее – воздухоочистителей!) – это РД 37.001.622-95 под названием «Воздухоочистители двигателей внутреннего сгорания. Общие технические требования». Методика испытаний изложена в ГОСТ 8002-74 «Двигатели внутреннего сгорания поршневые. Воздухоочистители. Методы стендовых безмоторных испытаний». Тем, кто уже запутался в терминах, напоминаем: воздухоочиститель – это фильтр плюс корпус, в котором он установлен.

Основных показателей качества воздухоочистителя – три.

Сопротивление воздухоочистителя с чистым фильтрующим элементом при номинальном расходе воздуха. Эта величина не должна превышать 2,5 кПа (255 мм вод. ст.).

Средний коэффициент пропуска пыли до достижения предельного сопротивления 500 мм вод. ст. при запыленности воздуха 0,4 г/м³. Эта величина не должна превышать 1%.

Продолжительность работы воздухоочистителя до достижения предельного сопротивления 500 мм вод. ст. при запыленности воздуха 0,4 г/м³. Эта величина не должна составлять менее 1,4 часа (84 мин).

Понятно, что величину номинального расхода воздуха каждый мотор «понимает» по-своему. Расчет, проведенный согласно рекомендациям SAE J 726, показывает, что для самого форсированного вазовского двигателя, отвечающего нормам Евро III и Евро IV, эта величина составляет 246 м³/ч. Для двигателей ЗМЗ-406 показатель выше – 305 м³/ч. Однако согласно требованиям РД испытания следует вести при 80% от номинала, что составит для газовских фильтров 244 м³/ч. В то же время вазовские фильтры испытывались в предельном режиме (246 м³/ч) – таковы пожелания самого ВАЗа.

Что касается универсальных фильтров с «нулевым» сопротивлением, именуемых в обиходе «спортивными», то их «гоняли» также при 246 м³/ч. Эта величина хоть и не является для них предельной, но зато позволяет сравнивать с «обыкновенными» фильтрами.

ПОСЛЕ БОЯ…

Вообще говоря, газовские воздухоочистители априори лучше вазовских. Причина проста – габариты подкапотного пространства позволяют размещать на нижегородских машинах такие фильтры, которые в тольяттинских просто не уместятся. У них и полезная площадь фильтрующей шторы выше, и гофр побольше. Заметим также, что владельцам «волг» и «газелей» импортные фильтры, как говорится, не светят – их просто нет в природе. Но это так, к слову.

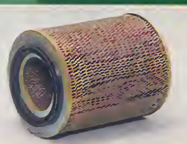
Разбор полетов начнем с вазовских фильтров. Из двенадцати участников в нормы по коэффициенту пропуска пыли не уложился только «Луксойл» (№ 1–12) – при этом он «умер» совсем молодым! Кроме него, не соответствуют требованиям по продолжительности работы еще два изделия – № 1–11 и № 1–10.

Из газовской семерки уверенную дисквалификацию заработал № 2–7, пропустивший пыли по самые… в общем, на порядок больше, чем разрешено. Вторым двоечником оказался № 2–6, прекративший исполнение обязанностей раньше срока. А остальные…

А вот почти всем остальным не хватает малости –

ФИЛЬТРЫ ГАЗ

2-1 Производитель – не указан

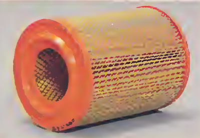


■ Обозначение – 3110-1109013-10

■ Ориентировочная цена в комплекте с корпусом – 800 руб.

■ Непрезентабельное на вид изделие приобрели по одной-единственной причине – его размеры были меньше, чем у остальных! Эксперты признали в гадком утенке изделие фирмы «Заря» из Дзержинска Нижегородской области – именно такие воздухоочистители идут на конвейер. Заметим: их «коллеги» в таком корпусе просто не уместятся... А параметры «утенка» – как у прекрасного лебедя: одни из лучших!

2-2 Производитель – «Биг Фильтр», С.-Петербург

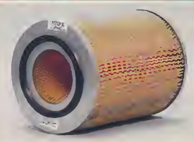


■ Обозначение – GB-76

■ Ориентировочная цена – 160 руб.

■ Петербургские носители известной торговой марки оказались представленными в двух вариантах – как с пластмассовой крышкой, так и с металлической. Данный вариант может похвастаться своей массой – он самый легкий из всех, а его полезная площадь – одна из самых больших. В целом – одно из лучших изделий для... автомобилей старше двух лет! Напоминаем: в современном корпусе оно не уместится – высота зашкаливает...

2-3 Производитель – «Цитрон», Россия



■ Обозначение – неразборчивые наклейки

■ Ориентировочная цена – 160 руб.

■ Эксперты опознали в изделии воздухоочиститель с названием ПАЛТ-137 фирмы «Цитрон». Ни упаковки нормальной, ни обозначений цивилизованных... Цифры в протоколе неплохие: все в норме, хотя звезд с неба изготовители на сей раз не хватали. Кстати, этот фильтр оказался самым тяжелым из всех! И не будем забывать про размеры – в новенькую «Волгу» изделие не поместится.

2-4 Производитель – «Невский фильтр», Россия

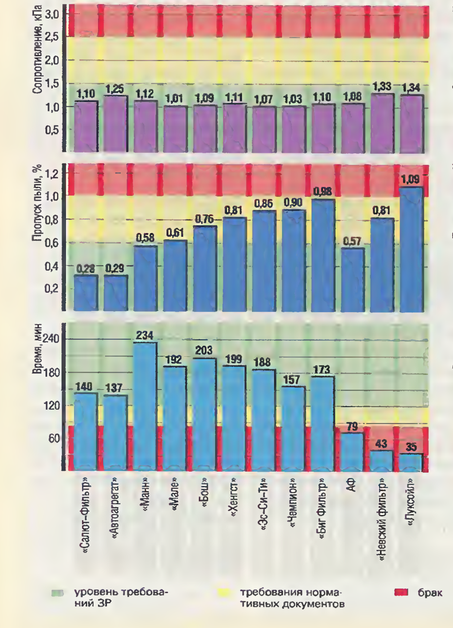


■ Обозначение – НФ 0406-01-В

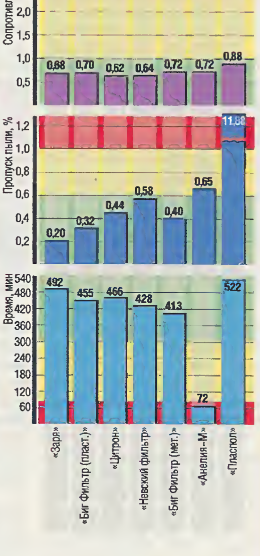
■ Ориентировочная цена – 170 руб.

■ Криво приклеенное уплотнительное кольцо как-то странно выглядело на хорошем в общем-то изделии. По количеству гофр шторы – 151 – фильтр даже оказался лидером, а его сопротивление – одно из самых низких. Остальные результаты назовем, скажем так, обыкновенными: все в норме, но без блеска. И как ложка дегтя – завышенные габаритные размеры, перекрывающие доступ к газовским машинам последних лет выпуска.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ВОЗДУШНЫХ ФИЛЬТРОВ ВАЗ



РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ ВОЗДУШНЫХ ФИЛЬТРОВ ГАЗ



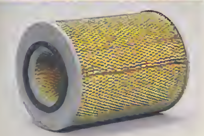
четкой инструкции по применяемости. Увы – только изготовители фильтра № 2–1 знают, что ГАЗ еще в 2000 году выдал задание на создание малогабаритного воздухоочистителя 3110-1109-010-10, который уже два года (!) устанавливается на все серийные автомобили! Поэтому из всех проверенных нами фильтров лишь изделия дзержинской фирмы «Заря» можно ставить как на новые, так и на «старые» машины: прочие в новенькое авто просто не влезут! Остальные производители, по всей видимости, ориентируются исключительно на «бэушные» автомобили, взваливая поиск нужной детали на плечи ко всему привыкшего потребителя. Впрочем, гораздо проще предположить, что всего вышеизложенного они просто не знают.

О лучших изделиях – чуть позже. Мы же забыли про фильтры, которые годятся на любую «десятку» – как ВАЗ-2110, так и ГАЗ-3110. Восполняем пробел.

СВЕРХ ПРОГРАММЫ

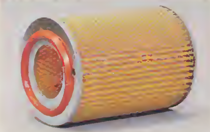
Эти изделия называют по-разному – «спортивные» или

2-5 Производитель – **«Биг Фильтр», С.-Петербург**



- Обозначение – GB-76
- Ориентировочная цена – 170 руб.
- Еще один «Биг» – на сей раз куда менее красивый. В отличие от «пластмассового» собрата этот «петербуржец» использует металлическую крышку. Любопытно – масса фильтра здесь больше, а число гофр и полезная площадь поверхности – меньше. Уплотнительное кольцо плохо склеено – воздух может идти «напрямую». В целом изделие нормальное, но – не отличное. Только не будем забывать про размеры – под современным капотом ему места не хватит.

2-6 Производитель – **ООО «Анелия-М», Москва, Россия**



- Обозначение – Реготмас 141Б (3105-1109013) НФ-104, МТ-14
- Ориентировочная цена – 120 руб.
- Тот случай, когда «встреча по одежке» является вполне оправданной. На бумаге создатели изделия явно решили сэкономить – это видно невооруженным глазом. Вот и цифры: количество гофр в шторе – всего-навсего 49 (у остальных – за сотню!), а площадь фильтрующей поверхности – 0,48 $м^2$ против 1,84 у одного из лидеров – было ясно, что фильтр сойдет с дистанции досрочно. Так и получилось.

2-7 Производитель – **«Пласпол» (Plaspol), Россия**



- Обозначение – ЭВФ-01.02 (31029-1109013), знак омологации МТ-14
- Ориентировочная цена – 140 руб.
- Изделие стоит особняком: вместо бумажной шторы из специальной бумаги в нем использовано нетканое полипропиленовое волокно. Наружная часть цилиндра выполняет функцию каркаса, а внутренняя – фильтра: диаметр волокон уменьшается по ходу воздушного потока. К сожалению, изделие испытаний не выдержало! Средний коэффициент пропуска пыли составил 11,88% при норме 1%.

фильтры «с нулевым сопротивлением»... Перепутать их с «обычными» практически невозможно – достаточно просто взглянуть на ценник. Напоминаем, что особенности эксплуатации подобных изделий мы рассматривали в ЗР, 2000, № 11, с. 50–51.

Тем «исполинам духа», которые отдают предпочтение такой очистке воздуха, даже неудобно давать какие-то советы – специально для них мы приводим под фото № 3–1...3–5 краткие результаты замеров. А менее продвинутым читателям напоминаем, что очистка воздуха в таких фильтрах осуществляется по-разному. Чаще используют фильтрующую штору, пропитанную смазочным составом – ее наружная и внутренняя поверхности защищены металлической сеткой. Есть и другой вариант – скажем, в «Рэйд hp» (фото 3–2) фильтрация воздуха происходит объемным способом через поверхность цилиндра из пористого материала, пропитанного специальным составом. Привычной шторы в нем вообще нет.

Фильтры «с нулевым сопротивлением» в процессе эксплуатации подлежат обслуживанию – для этого существуют сервисные компле-

ФИЛЬТРЫ «С НУЛЕВЫМ СОПРОТИВЛЕНИЕМ»

3-1 Производитель – Racing Sports



- Обозначение – WS-002
- Ориентировочная цена – 2400 руб.
- Сопротивление впускного трубопровода стенда после установки фильтрующего элемента возросло с 0,34 до 0,35 кПа. Средний коэффициент пропуска пыли составил 0,58%, а вместо 84 мин «спортсмен» простоял только 45.

3-2 Производитель – Raid hp



- Обозначение – CC-210
- Ориентировочная цена – 2450 руб.
- Довести «забег» до конца так и не удалось. Даже через 690 (!) мин его сопротивление составляло всего 286 мм вод. ст., но коэффициент пропуска пыли при этом зашкаливал аж за 18,3%!

3-3 Производитель – K&N Engineering, Inc., США



- Обозначение – High-flow air filter 33 – 2003
- Ориентировочная цена – 2950 руб.
- Панельный фильтр показал сопротивление 1,05 кПа и продержался на стенде 92 мин. Пыль он при этом пропускал изрядно – средний коэффициент составил 4,26%.

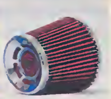
3-4 Производитель – K&N Engineering, Inc., США



- Обозначение – High-flow air filter RU – 3610
- Ориентировочная цена – 2950 руб.
- Именитый «спортсмен» изменил аэродинамику тракта, снизив его сопротивление с 0,45 кПа до 0,41. Продолжительность работы – 67 мин, средний коэффициент пропуска пыли – 2,25.

3-5 Производитель – «Эс-Си-Ти» (SCT), Германия





- Обозначение – SCT SB 001/76
- Ориентировочная цена – 2400 руб.
- Увеличив сопротивление на впуске с 0,34 до 0,35 кПа, изделие смогло продержаться на стенде 45 мин. Заметим, что нормы по «глотанию» пыли при этом не были превышены – коэффициент составил 0,58.

кты смазок и промывок. Обращаем внимание на то, что после установки подобного фильтра на двигатель сопротивление впускного трубопровода может даже уменьшиться – это не ошибка измерений, а прямое следствие изменения условий подачи воздуха. Величина исходного сопротивления также может отличаться от изделия к изделию: каждый раз стенд настраивали заново.

ВНИМАНИЕ! На стандартных автомобилях впускной тракт рассчитан под конкретный двигатель – устанавливать на них подобные фильтры НЕ НАДО. Эти изделия – удел спортивных, гоночных и тюнинговых машин. Обыкновенный «чайник», по незнанию решивший приобрести дорогую игрушку, получит в качестве премии лишь «крутой» внешний вид подкапотного пространства да нестандартное «звуковое сопровождение». Добавим сюда иную периодичность обслуживания в сочетании с худшей фильтрацией – для езды по дачным дорогам подобное категорически не годится. Их изюминка – не в использовании каких-то уникальных материалов, а в изменении режима подачи воздуха. Сопротивление меньше, но фильтрация хуже.

А теперь – обещанный выбор. Внимание – в заключительной главе мы «поднимаем планку»... Равнение – на середину этой страницы!

ПОДНИМАЕМ ПЛАНКУ!

ГОСТы, ОСТы, РД, ТУ... Все это хорошо для арсенала испытателя и совершенно неинтересно обыкновенному потребителю, в глазах которого виден все тот же вопросительный знак – ЧТО КУПИТЬ? Мы предлагаем следующее.

Понятно, что даже если не брать во внимание откровенно неудачные изделия, то легче не становится – претендентов на наш с вами кошелек все равно много. Отчасти это вызвано тем, что предъявляемые к ним обязательные требования являются довольно мягкими – как к троечникам на экзаменах. Получил «удовл.» – значит, государство удовлетворено. А мы – нет.

Начиная с этого номера, мы будем предъявлять к испытываемым товарам свои, «зарулевские» требования – давно пора поднять планку до показателей действительно лучших изделий. В наши собственные требования могут входить как технические, так и другие потребительские параметры. Например, непременное наличие фирменной упаковки и т. д. А создав диапазон между требованиями обязательной сертификации и нашими, «зарулевскими», мы дадим потребителю реальную картину современного прилавка. Это – первый шаг к подготовке системы добровольной сертификации ЗР.

Так вот, применительно к воздушным фильтрам для «десяток» мы выдвигаем следующие требования:

Сопротивление воздухоочистителя ВАЗ – не более 1,5 кПа.

Сопротивление воздухоочистителя ГАЗ – не более 1,0 кПа.

Средний коэффициент пропуска пыли – не более 0,6%.

Продолжительность работы воздухоочистителя ВАЗ – не менее 2 ч.

Продолжительность работы воздухоочистителя ГАЗ – не менее 5 ч.

А теперь оценим общую картину результатов испытаний фильтров для ВАЗ и ГАЗ – она представлена на рисунках. Из всех вазовских фильтров в наш «зеленый коридор» попали самарский «Салют-Фильтр», ливенский ЗР и немецкий «Манн». «Газоводам» повезло больше – компанию дзержинской «Заре» составили ставропольский «Цитрон» и три «питерца» – «Невский фильтр» и два «Бига».

А как же упаковки, маркировки и все такое? Неужели опять за старое – брать, что дают? Нет, будем последовательными до конца: поскольку самарский фильтр продавался в «голом виде», то выхода у нас нет – в доверии отказать! С газовскими – ситуация посложнее. Изделие фирмы «Заря», несмотря на нашу критику по части внешнего вида, получает «зеленый свет»: мы же купили его в комплекте с корпусом – какая тут упаковка... А вот к ставропольцам и ко всем петербуржцам серьезные претензии – господа, не забывайте, пожалуйста, указывать на ваших изделиях их назначение! В своем нынешнем виде они годятся только для несвежих автомобилей...

НЕ ТОТ АГРЕГАТ?

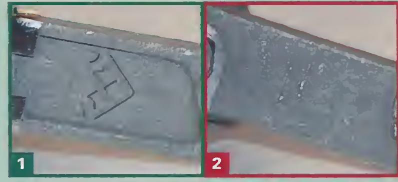
Наименование – кран отопителя.
Ориентировочная цена – 150 руб.

■ После опубликования в ЗР, 2003, № 11 письма читателя, сетующего на низкое качество приобретенного им «жигулевского» крана отопителя, редакция получила сообщение от производителей упомянутого изделия:

«...В ответ на гневное письмо г-на Кияшко В.С. из г. Волгодонска, адресованное главному инженеру ОАО «Агрегат», предприятие-изготовитель шарового крана отопителя сообщает, что ОАО «Агрегат» гарантирует высокое качество и безотказную работу только подлинных изделий, прошедших 100%-ный контроль качества в соответствии с международным стандартом ИСО 9002...»

Трудно заочно определить, какой конкретно кран огорчил нашего читателя. Тем не менее, пользуясь случаем, представим здесь подделки заведомо фирменных изделий, выпускаемых «Агрегатом» в г.Сим Челябинской области. Кстати, разработчики отмечают, что именно они первыми создали и запатентовали шаровую конструкцию крана КОШ-01 для системы отопления вазовской «классики». Вполне возможно, что оригинальная конструкция действительно послужила прототипом для безвестных подпольных халтурщиков. Основные отличия настоящего краника от липового показаны на фото 1–9.

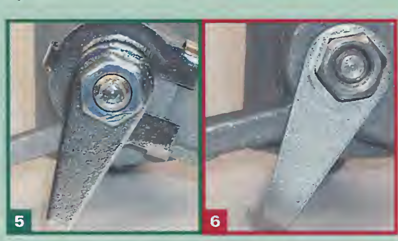
Примечание. Красным цветом обозначены признаки подделки, зеленым – «правильные» элементы.



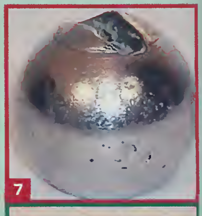
На оригинальном кране отлит товарный знак – на подделке он отсутствует.



Настоящее изделие содержит фирменную наклейку с реквизитами – на подделке ничего подобного нет.



Фиксирующая скоба оригинала покрыта никелем – на подделке никакой скобы нет вообще. Гайка и поводок липового краника с покрытиями не знакомы.







Шар оригинального крана – пустотелый, с блестящей хромированной поверхностью. Полнотелый шар подделки выдают многочисленные раковины, трещины и забоины.

КОМУ РЕМНЯ?

Наименование – ремни привода генератора и ГРМ.
Ориентировочная цена – от 45 до 200 руб.



■ Новая линейка ремней привода генератора и газораспределительного механизма от фирмы «Ганза» (HANSE Germany) предназначена в основном «вазогазоводам». Зубчатые ремешки для генераторов от «восьмерок», «волг» и даже «Москвича-412» обойдутся владельцам не дороже 60 руб. Ремень привода ГРМ для «восьмерки» стоит подороже – примерно 180 руб. А самым дорогим в гамме оказался длинный поликлиновой ремешок для 16-клапанной «Волги» с гидроусилителем руля – примерно 200 руб. Не обойдены вниманием и иномарки – от «Ауди» до «Форда-Транзит»...

«ФЕРРАРИ» – НЕ ТОЛЬКО АВТО

Наименование – ноутбук.
Ориентировочная цена – 2800 долл.

■ В России началась продажа ноутбука Ferrari-3000 на базе процессора AMD 2500+. Его предлагает компания Acer Inc. – официальный партнер команды «Скудерия Феррари».

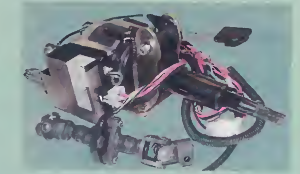
Отметим, что «Феррари-3000» (на крышке его корпуса – вздыбленный конь из Маранелло) – это первый ноутбук с дизайном, лицензированным компанией «Феррари». Он предназначен для профессионалов, использующих лучшее оборудование. Разработчики утверждают, что не только его дизайн, но и технические характеристики соответствуют духу формулы 1 – прежде всего скорости и мобильности. Новый мобильный компьютер оснащен адаптером беспроводной связи.



УСИЛИТЕЛЬ НА ТРОИХ

Наименование – электромеханический усилитель рулевого управления (ЭМУР).

Ориентировочная цена – 11 700 руб.



Три известные фирмы – АвтоВАЗ, НИИ Автоматики и силовой электроники, а также ДААЗ разработали электроусилитель руля, позволяющий снизить усилие на баранке. Модульная безредукторная конструкция встраивается в рулевую колонку. Разработчики отмечают, что для монтажа требуется минимум усилий и квалификации, а по сравнению с традиционным ГУРом новинка обладает большей информативностью, меньшей инертностью.

Производить ЭМУР будут в Димитровграде. Кстати, он предназначен как для ВАЗ-2110, так и для перспективных тольяттинских моделей – ВАЗ-2170, ВАЗ-1118 и ВАЗ-1119.

КОНЕЦ РАЗДЕЛЬНЫМ КРЫШКАМ

Наименование – тюменские аккумуляторы.

Ориентировочная цена – от 720 до 2700 руб.

С окончанием 2003 года на Тюменском аккумуляторном заводе завершилось производство устаревших «ячеистых» аккумуляторов с раздельными крышками, заливаемыми битумной мастикой. Теперь здесь выпускают стартерные аккумуляторные батареи с общей крышкой – их улучшенные электрические характеристики отвечают требованиям мировых стандартов. Из новых моделей назовем 6СТ-66АПЗ, 6СТ-125АМ, 6СТ-145АМ и 6СТ-210АМ, а из необычных изделий – 24-вольтовую батарею 12СТ-85АП для тяжелых гусеничных машин. Новая технология соединения блоков электродов позволила снизить массу такого изделия на 12 кг по сравнению с «обыкновенным» – цена при этом упала примерно на 20%. Кстати, она составляет 2601 руб. – «привычный» же типоразмер 6СТ-66АПЗ обойдется покупателю примерно в 720 руб.



«ТАЙФУН» РАЗГОНЯЕТ ВАЗЫ

Наименование – система принудительной подачи воздуха.

Ориентировочная цена – 3000 руб.

Новинка калужского завода «Автоприбор», представленная на Российском автосалоне 2003 года, обрела серийный облик – изготовлено несколько опытно-промышленных партий системы «Тайфун». Разработчики отмечают, что «Тайфун» предназначен «...для кратковременного увеличения мощности и крутящего момента двигателя в ситуации, связанной с необходимостью резкого увеличения скорости автомобиля». Система устанавливается на вазовские двигатели с распределенным впрыском топлива.

Характеристики системы обещают улучшить динамику на 8–14% и сократить время разгона с 40 до 120 км/ч на 4–5 секунд. Конструктивно новинка состоит из нагнетателя воздуха, ресивера-охладителя и блока управления. Слабо́ обогнать на «десятке» ну, скажем, СААБ?



УДАЧНАЯ ВСТРЕЧА

АЛЕКСАНДР БУДКИН.
ФОТО: ГЕОРГИЙ САДКОВ



ТОВАР ЛИЦОМ

Согласитесь, очень редкий автомобиль может похвастать, что в очередь на него записываются за полгода. А вот «Мазда-3» – может. Есть в этом вина скромных квот, выделяемых России. Но это не умаляет заслуг самого автомобиля. Он привлекает умеренной (хотя и не самой низкой) ценой, японской сборкой. Наконец, «Мазда» просто красива, а это скажешь отнюдь не о каждой современной машине.

Покупатель выбирает между седаном или хэтчбеком. Последний на 70 мм короче за счет меньшего заднего свеса, а потому и багажник у него почти на 90 литров меньше (300 л против 413), но чуть большие вес и цена.

Основных комплектаций четыре: «Базовая», «Туринг», «Туринг плюс» и «Спорт». Первая – для тех, кто старается сэкономить на всем. Здесь нет кондиционера, противотуманных фар и путевого компьютера. Отсутствуют электрические стеклоподъемники и подлокотник у задних пассажиров, регулировка поясничного подпора у водителя. Попроще отделка салона. Многое можно заказать отдельно. Но даже недорогой вариант подразумевает фронтальные и боковые подушки безопасности, ABS, электропривод и подогрев зеркал, магнитолу с четырьмя динамиками.

В версии «Туринг» появляется все то, чего мы не нашли в базовой, плюс климат-контроль, управление магнитолой на руле, 16-дюймовые колеса из алюминиевого сплава, кожаная обивка руля и рукоятки КП, кое-что еще.

Комплектация «Туринг плюс» включает также систему электронной стабилизации, а вариант «Спорт» уже имеет множество внешних и внутренних отличий: задние фонари, бамперы, колеса, панель приборов, ксеноновые фары и только 2-литровый мотор.

Разброс цен солидный – от $17 100 до 23 550. Автомобиль, попавший к нам на тест, стоил $19 350. Им оказался седан «Туринг» с мотором 1,6 л, оборудованный системой электронной стабилизации, кондиционером и электрическим люком. Другие интересные, на наш взгляд, варианты приведены в таблице.



Наружные зеркала – ну очень хорошие.



У «российских» машин аккумулятор повышенной емкости. Но какой именно, мы среди иероглифов не разобрали.



Под полом багажника, к сожалению, лишь «докатка».

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Внешний вид дизайнерам «Мазды», безусловно, удался. Кузов не имеет «опухолей» для увеличения внутреннего объема, аккуратные передние стойки не перекрывают обзор, а разумного размера фары не напоминают глаза испуганного хамелеона.

В салоне «Мазды» сквозь традиционную для японских машин добротность и здоровый консерватизм проглядывают нотки спортивности. Рулевое колесо небольшого диаметра делает от упора до упора всего 2,9 оборота. Шершавые (с пупырышками) обивки сидений помогают удержаться водителю и пассажирам в быстрых поворотах. Любопытны и приборные шкалы. Они занимают лишь часть окружности. Плотно расположенные цифры не очень хорошо читаются, но создают иллюзию незаурядных возможностей автомобиля.

Если владелец намерен придать облику своего авто еще более спортив-

ЦЕНА АВТОМОБИЛЯ «МАЗДА-3»*

Кузов	Двигатель	Коробка передач	Кондиционер	Кожаный руль и рычаг КП, пут. компьютер	Климат-контроль	Электрический люк в крыше	Система электрон. стабилизации	Фары ксенон., алюм. колеса 17", спорт. панель, др.	Цена, $
Седан	1,6 л	МКП							17 100
			•						17 700
				•	•				18 700
			•				•		19 100
				•	•	•	•		19 550
		АКП		•	•				19 700
				•	•	•	•		20 350
	2,0	МКП		•	•		•		22 000
				•	•		•	•	23 100
				•	•	•	•	•	23 350
Хэтчбек	1,6 л	МКП							17 200
			•						17 800
			•	•			•		19 300
		АКП		•	•	•	•		20 550
	2,0	МКП		•	•	•	•	•	23 550

** Представлены не все возможные варианты комплектации.*

ный вид, ему предложат множество аксессуаров. Нетрудно увешать машину и снаружи – выбор причиндалов достаточно богат.

Для удобства водителя «Мазда» предлагает две регулировки руля и одну дополнительную у сиденья – поясничный подпор. Весьма любопытно, что левое и правое кресла имеют различный принцип изменения угла наклона спинки. Водителю удобно подобрать этот угол с большой точностью, поэтому на его сиденье стоит чувствительный «барашек». Пассажиру такой, напротив, неудобен – к регулировке угла наклона он чаще всего прибегает, если хочет принять горизонтальное положение. Так





Комбинация приборов выполнена в модном спортивном стиле.



Такой центральный подголовник не будет ограничивать обзор.



Люк – штука классная, но крыша опускается ниже.

что на правом кресле конструкторы оставили подпружиненную спинку и рукоятку стопорения.

Автомобиль, оборудованный люком, доставит больше приятных ощущений летом, однако это удобство на несколько сантиметров опускает обивку крыши. Крупным людям такое соседство может доставить дискомфорт.

Еще один минус, хотя и мелкий, – постоянный контакт правой голени (или колена) водителя с центральной консолью. Частично решить вопрос помогает посадка с почти прямыми ногами. К счастью, большие диапазоны регулировок кресла и руля позволяют это сделать.

К достоинствам «Мазды-3» отнесем такую, на первый взгляд, мелочь, как наружные зеркала. Вот уж действительно редкий случай, когда у автомобиля компакт-класса они большие и почти плоские. Обеспечивают одновременно хорошую обзорность и чувство дистанции до едущих в соседних рядах.

КОНКУРЕНТЫ

	«Тойота-Королла» 1,6 л	«Мицубиси-Лансер» 1,6 л	«Фольксваген-Бора» 1,6 л
Размеры, мм:			
длина	4385	4480	4375
ширина	1710	1695	1735
высота	1470	1446	1440
Максимальная скорость, км/ч	190	183	192
Разгон 0–100 км/ч, с	10,2	11,8	11,6
Расход топлива, город/ шоссе/средний, л	9,0/ 5,9/7,0	8,8/ 5,5/7,0	9,4/ 5,6/7,0
Цена, $	от 17 900	от 15 500	от 21 700

КАК ЕДЕТ

Адаптированная под российские условия подвеска с увеличенным до 160 мм дорожным просветом ведет себя на удивление приятно, обеспечивая комфорт как на хорошей, так и на не слишком плохой дороге. Говоря о свойственных такой настройке недостатках в части управляемости, нужно прежде всего



ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

MAZDA 3	1,6 л, МКП	1,6 л, АКП	2,0 л, МКП
Общие данные			
Размеры, мм:			
длина		4490	
ширина		1755	
высота		1465	
Снаряженная масса, кг	1165	1190	1215
Полная масса, кг	1223	1248	1271
Максимальная скорость, км/ч	185	177	208
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,0	12,4	9,0
Топливо/запас топлива, л		АИ-95/55	
Расход топлива, л/100 км:			
городской цикл	9,3	10,2	11,5
загородный цикл	6,0	6,4	6,3
средний	7,2	7,8	8,2
Двигатель		**бензиновый**	
Рабочий объем, см³	1598		1999
Мощность, кВт/л. с.	77/105		110/150
при об/мин	6000		6000
Крутящий момент, Н·м	145		187
при об/мин	4000		4500

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, ДОЛЛ. США

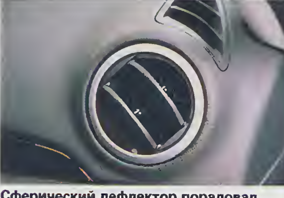
ТО 10 000 км или 6 мес.*	100
ТО 20 000 км или 12 мес.*	190
ТО 30 000 км или 18 мес.*	100
Колодки тормозные передние	110
Колодки тормозные задние	104
Ремень ГРМ + ролик + работа	85+58+144
Бампер передний	240
Бампер задний	200
Капот	240
Дверь передняя	230
Дверь задняя	227
Крыло переднее	84
Ветровое стекло	240
Блок-фара	240
Фонарь задний	130

**С расходными материалами*

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ «МАЗДА-3»

Опция	Цена, $
Комплект ковриков салона	от 53
Противотуманные фары с установкой	325
Релинги на крышу	167
Стальная защита моторного отсека	100
Тягово-сцепное устройство	480
Тонировка стекол	190
Датчики парковки с установкой	от 300
Фары ксеноновые	500
Подогрев передних сидений	200
Декоративная «спортивная» накладка на глушитель (оригинальная)	80
Глушитель «спортивный»	400
Пониженный «спортивный» клиренс	200
Предпусковой подогреватель с установкой	1750

Щетки у «Мазды» модные – без металлической арматуры.



Сферический дефлектор порадовал большим числом степеней свободы.



Замки ремней безопасности не будут мешать задним пассажирам.

обратить внимание на манеру езды. Если у вас нет привычки резко дергать рулем по поводу и без, поведение машины вам должно понравиться. Точные и хорошо прогнозируемые реакции, обнадеживающая цепкость в поворотах и умеренные крены.

Но если провоцировать машину, резко работая рулем, – и крены появятся, и реакции притупятся, и точность пропадет. Тем, кто выезжает на дорогу, чтобы дразнить своим поведением окружающих, больше подойдет «спортивная» подвеска. Она, как нетрудно заметить, есть в списке опций.

Одна из главных прелестей «Мазды-3» – педальный узел, и здесь опять вынужден повторяться. Сегодня редкий автомобиль дает возможность нормально дозировать усилия на педалях – словно рассчитывают, что за руль сядет Дюймовочка или босоногий Маугли. К счастью, «Мазда» не такова. В ней среднестатистический человек в самой обычной обуви способен чувствовать и легко дозировать тормозное усилие, понимать, в какой момент произойдет включение сцепления, осознавать, насколько он переместил акселератор.

Чтобы не перехвалить подопечную, замечу, что не все понравилось в органах управления, точнее – в ощущении автомобиля. Руль с 2,9 оборотами от упора до упора ставят на все машины, а гидроусилитель с изменяемой чувствительностью – только на версию «Спорт» с 2-литровым мотором. В остальных комплектациях, чтобы острота не напрягала водителя, ее задемпфировали подбором параметров усилителя. Ощущение немного странное: машина готова легко выполнить маневр, а руль будто сопротивляется.

Великолепна механическая коробка передач. Чтобы поклонники «автоматов» не обиделись, подчеркну: она работает настолько четко, что от манипуляций рычагом получаешь удовольствие. Впрочем, это можно сказать и про автомобиль в целом. □

Автомобиль предоставлен компанией «МЭЙДЖОР-АВТО», тел. 737-46-00.

«ПОДСТАВЛЯЛЫ»: КРИЗИС ЖАНРА

АНДРЕЙ БОЙКО, СЕРГЕЙ ВОЛГИН, МАКСИМ ПРИХОДЬКО

Впервые о «подставлялах» заговорили в середине девяностых. Расцвет мелкого капитализма в России, первые дорогие иномарки, бесчисленные криминальные войны... Казалось, немалые деньги можно делать просто из воздуха. Те, кто не был допущен к аферам с ГКО и приватизации, но работать не собирался, тоже искал свое место в мутной воде. Так появились в России «разбойники с большой дороги» со своим собственным способом изымания денег.

КОНЕЦ ЭПОХИ?

Нарождающийся средний класс к тому времени потихоньку пересаживался с «Жигулей» на подержанные и новые иномарки, появились в какой-то мере престижные отечественные «десятки». А раз деньги на машины есть, то изволь делиться! Схемы и способы «подстав» были разработаны самые разные (о них мы писали в ЗР), а цель одна – «раскрутить «зайца» (так на сленге именуется потенциальная жертва) на деньги. Иногда – на очень большие.

Абсолютное большинство автовладельцев было уверено, что с принятием закона об ОСАГО этот вид криминального бизнеса уйдет в прошлое. В самом деле, какой смысл подставляться, если виновник все равно предложит обратиться за возмещением ущерба в страховую компанию (кстати, это был один из доводов, когда принимался многострадальный закон). Впрочем, у нас любой, даже самый полезный документ начинает действовать далеко не сразу. Вот мы и решили на практике проверить, существуют ли еще пресловутые «подставлялы» или они уже вымерли, как мамонты периода дикого капитализма.

ОХОТА НА «ОХОТНИКОВ»

Московская кольцевая автодорога, позднее утро. Наша цель – обнаружить негодяев, так сказать, за работой. Стартуем на двух машинах. В качестве приманки – редакционный «Рено-Символ», для вящей убедительности обклеенный знаками «У» и «чайниками» в треугольниках. За руль сажаем девушку. Хороша! (В смысле и девушка, и вся картина в целом.) «Подставлялы», если они еще есть, просто обязаны клюнуть на такую наживку! Но оставлять женщину один на один с профессионалами-мошенниками опасно, поэтому на заднем сиденье, скрючившись, притаился сотрудник ЗР. Основные же «рыбаки» крадутся метрах в пятистах позади на боевой «девятке».

По кольцевой честной народ уже торопится по своим делам, выползли на дорогу и «подснежники» – дачники-пенсионеры. Движение хоть и плотное, но без пробок. Сделав полный круг, понимаем: рановато для «рыбалки». Поток интенсивный, но никто нашим «Символом» не интересуется. Нет, мужиков за рулем забавляет хрупкая девушка, управляющая обклеенной знаками машинкой, но не более. Еще круг делаем в обед – результат тот же. Ничего, подождем, когда настанет время вечернего клева.



Редакционный «Рено-Символ» с девушкой за рулем в качестве приманки.

А погодка тем временем испортилась. Солнце ушло за тучи, пошел мелкий дождик. На часах восемь вечера. Движемся как истребители времен Великой Отечественной: впереди ведущий, а сзади его прикрывает ведомый. Наматываем третий круг по МКАД. Глаза напряженно всматриваются в поток попутных автомобилей. Из практики прошлых лет знаем: наш «клиент» – это, как правило, не слишком новая иномарка из дорогих, чаще всего без номеров. Несколько раз попадались подозрительно юркие «девятки», но это все не то: слишком мелкая дичь. И вдруг – вот она, удача! Клюнули! То, что мы увидели, больше всего походило на кадры из «Подводной одиссеи команды Кусто». «Ауди-100» красного цвета, без номеров, с тонированными наглухо стеклами, выключенными «габаритами» неспешно двинулась в крайнем правом ряду. Может, юркие «девятки»-разведчики навели на цель? С грациозностью крупной акулы «Ауди» уверенно перестроилась поближе к нашему «Рено». По рации предупреждаем экипаж «Символа», что машину, кажется, заметили…

…Тут сделаем небольшое отступление и поговорим о тактике «подставлял». Обычно они выбирают водителя-одиночку на относительно дорогом автомобиле (это может быть как отечественная, так и импортная машина стоимостью 7–15 тыс. долл.). Автодревность не трогают (а что с пенсионера взять!), так же как и дорогие лимузины, – можно нарваться на неприятности (пару лет назад какие-то «крутые» ребята расстреляли в Подмосковье экипаж «подставлял» и спокойно уехали).

Самый распространенный способ, когда мошенники держатся за облюбованным автомобилем справа, в мертвой зоне. Как только «жертва» начнет перестраиваться вправо, его догоняют, легкий удар – и дело сделано. Теперь надо любой ценой заставить «зайца» припарковаться у обочины. Дальше – дело техники. Один запугивает, другой по-отечески взывает к совести (дескать, «смотри, ты виноват, крыло наше разодрал в пух и прах, надо бы возместить ущерб» и т. д.). Но это уже финальная песня; для начала надо убедиться, что выбранный объект не грозит непредвиденными осложнениями. Так было и в нашем случае.

…Красная «Ауди» отстает, снова обходит «Рено» справа, вырывается вперед. Затем, оставаясь в том же крайнем правом ряду, пропускает наш «Символ» и садится на хвост прямо перед «девяткой». «Браткам» (или кто там за рулем) хорошо видно и буковки «У», и «чайник», и девушку за рулем. По рации просим спровоцировать наших преследователей. «Рено» показывает правый поворот, но пока едет прямо. Похоже, загонщики решаются на контрольную проверку и медленно обходят «французика», но уже слева, со стороны водительской двери. И тут все заканчивается на самом интересном месте. То ли «подставлялы» увидели нашего сотрудника на заднем сиденье (хотя он был неплохо замаскирован), то ли еще что-то их спугнуло – вдруг «Ауди» с ревом набрала обороты и ушла вперед. Мы еще около часа утюжили МКАД, но безуспешно. Возможно, разведка уже доложила загонщикам, что наш «Символ» – тоже своего рода «подстава», и они решили не рисковать.

БИЗНЕС НА «ЧАЙНИКАХ»

Значит, «подставлялы» все-таки существуют, пусть и не в прежних масштабах! Только какая им выгода сегодня, когда практически все автолюбители застрахованы? Шансы у них, однако, есть. Во-первых, полис ОСАГО далеко еще не у всех. Во-вторых, многие даже не представляют, как им пользоваться – депутаты всю прошлую осень объясняли электорату, что это лишь такой «дополнительный налог», не более. А если и знают, то, в-третьих, каждый официально зарегистрированный страховой случай – это неизбежное повышение страхового тарифа на следующий год. Да и гаишника, чтобы зафиксировать факт ДТП, неизвестно сколько ждать. Так что многие считают, что, если сумма невелика, проще разойтись по-хорошему. Тем более, что «подставы» на дорогах сродни труду карманников, доказать умысел крайне трудно. «Подставные» аварии организованы таким образом, что вина «зайца» очевидна. «Пострадавший» умышленно подставил свой автомобиль под аварию и сам спровоцировал ее? Ни одна экспертиза этого не установит! Нужны как минимум два свидетеля, но где их взять? А у мошенников свидетели уже готовы – сидят с ними в автомобиле.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Приходилось ли вам встречаться с «подставами» на дорогах?



27%	да, был свидетелем
22%	да, был участником
51%	нет



Раньше МКАД считалась вотчиной «подставлял». Где они обитают теперь?

А что по этому поводу думают наши правоохранительные органы? Помогают ли они автовладельцам? Увы, не очень. Наши поиски в течение недели (!) подразделения или хотя бы одного специалиста, занимающегося этой проблемой в недрах огромной структуры ГИБДД, результатов не дали. Видимо, не очень она их интересовала. В конце концов что-то прояснилось. Оказывается, несколько лет назад, когда «подставной» бизнес расцвел пышным цветом, в ГУВД Москвы создали специальный отдел. Нет, его сотрудники не бросились на дорогу в поисках мошенников, они занялись другим – разработкой методов доказательства преступлений. К сожалению, работу до конца довести не смогли: после принятия закона об обязательном страховании... отдел расформировали. Зачем тратить силы милиции – пусть страховые компании сами разбираются.

По словам пресс-секретаря МУРа Алексея Бахромеева, «примитивные «подставы» с разборками на дорогах скоро отомрут». Вернее, «крупняки» попытаются заняться грамотным отъемом денег у страховых компаний. А оставшиеся сегодня на дорогах «последние из могикан» – так это мелкие «щипачи», которых бояться не стоит. Ни до мордобоя, ни до открытого вымогательства дело доводить не будут: проще подставить еще десяток «чайников», слупив с каждого по сотне баксов, чем судиться хотя бы с одним.

А что думают по этому поводу страховщики? Наверняка теперь «подставлялы» повалили к ним за возмещением?

– Попытки «раскрутить» страховую компанию были и остаются, – уверен Геннадий Семененков из департамента комплексного страхования «Ингосстраха». – Вопрос в том, как это делается. Как и все последние несколько лет, первенство держат не «подставлялы» (они предпочитают разбираться на месте), а мошенники, «моделирующие» ДТП. Оформляют все документы и бегом в страховую компанию за деньгами. «Прибыль» – пополам. Но, поверьте, во всех компаниях сегодня работают специалисты, которые могут отличить последствия аварии настоящей от договорной. Хотя проблемы есть: до сих пор отсутствует единая база учета ДТП, к которой может иметь доступ каждый страховщик. Будет такая – окончательно уйдут и «подставлялы».

На всякий случай в «Ингосстрахе» нам дали несколько полезных советов. Итак, если вы уверены, что вас подставили, немедленно звоните в милицию, службу спасения, друзьям и знакомым. Запритесь в машине и не вступайте ни в какие переговоры с «подставлялами»! На все вопросы отвечайте, что машина застрахована. Чем больше вы проявите твердости и спокойствия, тем больше шансов, что лихие молодцы прекратят «разборки» и уедут. Возможно, попытаются угрожать, но огласка им ни к чему, поэтому, скорее всего, отправятся искать того, кто посговорчивей.

Глядишь, наступит светлое время, когда усилиями страховщиков «подставлялы» исчезнут как класс.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

Так получилось, что один из участников рейда после трех дней нашего безуспешного поиска вечером на своей «девятке» возвращался по МКАД домой. И вдруг заметил: на хвосте висит «Лада-112», без номеров, стекла наглухо затонированы. Вначале даже в голову не пришло, что это могут быть они, ведь мы их три дня безуспешно искали! Но на повороте с кольцевой в Ясенево – легкий удар справа. Поймали! «Двенадцатая» яростно загудела и припарковалась у обочины. Из нее выскочил вольнолюбивый сын Кавказа и словами и жестами показал, на сколько «попал» сотрудник ЗР. Действительно, левое крыло «двенадцатой» было сильно изуродовано, поворотника нет. «Спектакль начался», – понял автор, остановился, включил аварийку, выставил знак и быстренько осмотрел повреждения на своей машине. На заднем бампере «девятки» даже грязь не отскочила! Между тем водитель ВАЗ-2112, страшно ругаясь, звал на «разборку». Расстояние между машинами было метров 60. Тут автор (зря что ли столько дней репетировал эту сцену!) взял мобильный телефон, сделал вид, что набрал номер. Потом прижал аппарат плечом к уху, а сам достал из багажника фотоаппарат. И тут свершилось чудо! Серебристая «Лада» с пробуксовкой сорвалась с места и скрылась вдали. Даже сфотографироваться на память не захотела...

Но ведь тут рядом есть пост ДПС! Сразу с жалобой – туда: так и так, «подставлялы», надо всем постам приметы передать... «Вас где «подставили», на МКАД? – страж порядка многозначительно поправил ремень автомата. – А моя территория – Ясенево; вот если бы вас здесь, тогда другое дело...»

Далее диалог все больше напоминал эстрадную сценку:

– У вас же есть связь, давайте на другие посты информацию передадим!

– А номер машины запомнили?

– Не было на ней никаких номеров!

– Знаете, сколько таких машин в Москве?

– И что, у всех помято левое переднее крыло и стекла тонированные?

– Да что вы прицепились! – в конце концов не выдержал офицер. – Сколько раз выезжали по таким сигналам, но ничего доказать не смогли. И вообще, надо вначале там (жестом указав куда-то вверх – *ред.*) порядок навести, а потом с нас спрашивать.

Здорово получается! Значит, можно ничего не делать в ожидании, пока там, «наверху», что-то решат, определят и приказ по этому поводу напишут. Мы же люди маленькие и поставлены тут с автоматом проверять наличие аптечки. А борьба с «подставлялами» – дело самих потерпевших. Большое спасибо, что на помощь к ним пришли страховщики, и мошенники из этого «бизнеса» уходят, а те, кто еще остался, стали осторожнее и, как раньше, не наглеют. Только заслуги стражей порядка в том, что на дорогах стало чуть больше порядка, здесь нет. Увы... □

ОХРАННИЦА ПО ИМЕНИ СУВАЛЬДА

МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

На гаражные ворота надо ставить только сувальдные замки! – бурчит капитан М., раскладывая на лабораторном столе свежеприобретенные изделия. – Почему? Да потому что все эти «английские» и им подобные замочки предназначены только для очень хороших дверей: чуть перекосит – и крышка... А где вы у нас видели гаражные ворота без перекоса?

Что ж, сувальдные – так сувальдные. Все шесть новеньких замков относятся как раз к этому типу изделий. На соседнем столе безразлично спит «пыточное приспособление» – обычно оно помогает «вести допрос». Но пока обойдемся без кардинальных мер.

ГДЕ ЖИВЕТ СУВАЛЬДА?

Что такое сувальда? Это, скажем так, подпружиненная пластина из стали, которая служит основным элементом кодового механизма. На всех фотографиях вскрытых замков виден пакет этих самых сувальд – чем их больше, тем выше секретность замочка. Понятно, что вторым хранителем кода является ключ с выступающими бородками. При взаимодействии ключа с сувальдами каждая из них перемещается на определенную величину, открывая доступ к кодовому пазу. Если ключ «не тот», то стойка упирается в сувальду и замок не откроется.

– Существует четыре класса замков, – в руках капитана М. уже мелькает отвертка, «раздевающая» проверяемые замочки. – Четвертый класс – высший. Для замка второго класса по ГОСТ 5089-97 оговаривается минимальное время взлома, равное пяти минутам. Это немножко странно – время указано без учета применяемого инструмента! А если, извините, взорвать? Впрочем, мы отвлеклись – начнем с самого простого.

К самым простым господин капитан причислил петербургского «Богатыря». И дело не только в довольно низкой цене – кстати, серьезные импортные замки, по его мнению, начинаются примерно с 6000 «рэ»... Однако послушаем специалиста.

1 Замок накладной «Богатырь»

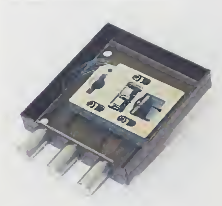


Заявленный производитель – ООО «Ригель», С.-Петербург

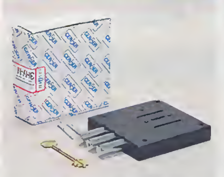
Ориентировочная цена – 380 руб.

Недорогой по нынешним временам замочек на поверку оказался совершенно заурядным изделием. Работать, в общем-то, будет (хотя ключик сделан весьма грубо), но на деле защитит разве что от начинающего взломщика. Некаленые болты крепления, мягкие ригели, непродуманная механика – в итоге испугается как отмычек, так и ножовки. Впрочем, от замка 2-го класса защиты многого требовать и нельзя – так что, если руководствоваться принципом «Все равно залезут!», вполне можно брать...

Резюме: замок-теоретик.



2 Замок сувальдный универсальный

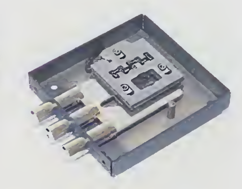


Заявленный производитель – ЗАО «CERBER», С.-Петербург

Ориентировочная цена – 500 руб.

Петербургский «Цербер» сделан в целом неплохо. Закаленная квадратная стойка, добротный ключик, ригель с твердой вставкой, продуманное крепление сувальд... В общем, с наскока не взять. Хорошо бы еще, чтобы изделие 4-го класса – наивысшего класса защиты – имело проваренный корпус и было снабжено приводами вертикальных запоров, но – увы их нет. И прилагаемыми шурупчиками крепить серьезный замок, конечно же, нельзя – владелец гаража должен это помнить.

Резюме: можно доверять.



3 Замок врезной сувальдный повышенной секретности

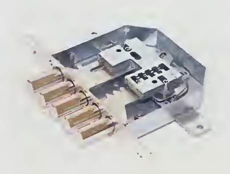


Заявленный производитель – Совместное российско-итальянское предприятие ООО «Чиза-Эльбор», Боровичи Новгородской обл.

Ориентировочная цена – 440 руб.

Никакой «заграницы» в конструкции не просматривается: надо полагать, соседи по планете просто акционировали это общество. Но сделано все хорошо – и ключ понравился, и работает замочек довольно мягко, и взломостойкость детально продумана. Пять мощных ригелей, каленый шарик от высверливания в стойке, аргонодуговая сварка, «уважаемые» пружины, защитная накладка над десятком сувальд – хорошо...

Резюме: понравился.



4 Замок накладной сувальдный повышенной секретности

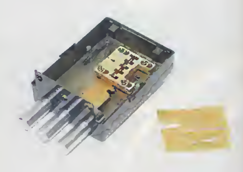


Заявленный производитель – ФГУП ГНПЦ «Звезда-стрела» (Королев) по лицензии ООО «Ликчел» (Москва)

Ориентировочная цена – 1265 руб.

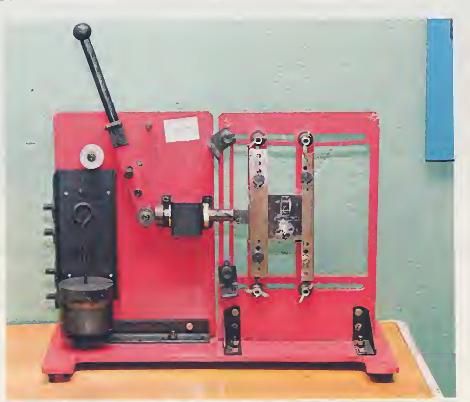
Самое дорогое из представленных отечественных изделий досталось нам не в самой лучшей комплектации – опять-таки без вертикальных запоров. Тем не менее впечатление хорошее – весьма достойно, хоть и дороговато. Проваренный корпус, защита от высверливания стоек, каленая защитная пластина над сувальдами, повышенная секретность – особо отметим очень мягкую работу «бизоновской» механики. Четвертый класс проявил-таки себя.

Резюме: понравился.





Они управляют сувальдами... Одни – лучше, другие – хуже, но в среднем сувальдный замок отличается мягкостью работы.



Пыточный станочек. В руках палача – извините, эксперта – любой замок расскажет, хорошо ли его делали...

5 Замок врезной сувальдный



■ Заявленный производитель – «Моттура Серратуре ди Сикурецца (Mottura)», Италия

■ Ориентировочная цена – 2200 руб.

■ Русскоязычная наклейка на коробке сообщает, что изделие соответствует ГОСТ 5089-97. Насчет сертификации – молчание. Отменное качество изготовления сувальд – каждая имеет ступенчатый кодовый профиль, защищающий замок от вскрытия отмычкой. Пружины – специальные, цилиндрические. А вот небольшая доработка псевдоитальянцу не помешает – ну что стоит посадить в стойку ма-а-аленький такой шарик и тем самым защитить ее от высверливания?

■ **Резюме:** рекомендуем.

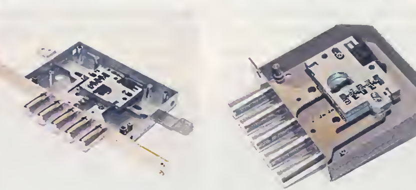
6 Замок накладной сувальдный

■ Заявленный производитель – «Моттура Серратуре ди Сикурецца (Mottura)», Италия

■ Ориентировочная цена – 2050 руб.

■ Еще один замок 4-го класса типа «а-ля Италия» без признаков сертификации – практически такой же, как и предыдущий. Но... но совсем не такой! Та же механика на сей раз упрятана в совершенно другой корпус, для гаражных дел неприемлемый. Непроваренная разрезная коробочка откровенно слаба – она не выдержит даже классического «выдавливания». Да и защитных шариков опять-таки нет. Ставить такой на гараж, да и на двери, открывающиеся внутрь, тоже не стоит.

■ **Резюме:** не для гаражных дел...





– Обыкновенный дешевый замочек второго класса, – комментирует капитан М. – И открывается довольно легко, и сертификат имеется, да только вот игрушечный он какой-то... К тому же ключик грубо сделан, а крепежные болты совсем мягкие: несколько ударов зубилом – и все! Можно и покультурнее поработать: он еще отмычек боится. Берете пустой ключ без насечек, создаете натяг, а затем отмычкой начинаете поочередно выставлять сувальды в нужное положение... Был бы вот этот штифт не круглый, а квадратный, пришлось бы повозиться подольше, а здесь – запросто.

Впрочем, отмычка для такого изделия – слишком большая честь. Куда более приятный подарок жулику – штатная «открывалка» с внутренней стороны. «Открывалка» сидит на оси, а ось – сквозная... И если просверлить «с улицы» одну-единственную дырочку и провернуть эту ось снаружи, то ни ключ, ни отмычки уже и не понадобятся. Что и продемонстрировал в течение минуты наш «сенсей»...

Как найти место для сверления нужной дырочки? Проще простого – с помощью шаблона. Заходит к вам в гараж некая личность и что-нибудь просит – отвертку на пару минут или водицы испить... А пока вы суетитесь, личность спокойно осматривает ваши ворота с изнанки, оценивая тип примененного замочка. Затем в спокойной обстановке нужный шаблон извлекают из «коллекции» и прикладывают снаружи к замочной скважине – остается взять в руки дрель... Кстати, точно таким же способом высверливаются нужные стойки и прочие «болевые точки» приговоренного замочка.

– А вот в «Цербере» все стойки закаленные, – замечает «сенсей». – И не только стойки, но и ригели, точнее – один из них. Обратите внимание – в нем размещен специальный вкладыш, так что пилить будете долго... И ключик здесь получше – все-таки 4-й класс. А вот в замке «Чиза-Эльбор» для защиты от высверливания используются каленые шарики, размещенные внутри стойки. Более того, пакет сувальд здесь находится под защитной накладкой, которая тоже прошла закалку. Само собой, что ригели тоже каленые – это, в общем-то, нормальное явление для запорного изделия.

Если судить по цене, то лучшим из отечественных



Прежде чем использовать по назначению крепежный болтик, чиркните по нему напильником. Если посыплется стружка – в отставку!



Подобное отверстие в торце ригеля – верный признак фирменной каленой вставки, врага ножовки. Разработчики считают, что одной такой вставки достаточно...

замков на этот раз должен был стать «Бизон» – четырехзначная сумма, надо думать, сулит какие-то преимущества... Что ж, замок действительно хороший: проваренный корпус, закаленная защита десятка сувальд, «правильные» стойки, мощные ригели, грамотный ключ. Так и должно быть – по упомянутому выше стандарту изделие 4-го класса обязано сопротивляться взлому от 15 до 30 минут. Отметим, что «Бизон» существует и в более предпочтительном варианте – с дополнительными вертикальными тягами. Впрочем, он и так слишком дорогой... Однако впереди – импорт.





Как просверлить в гаражной створке нужную дырку и нокаутировать замок с первой попытки? Нужен один из вот таких шаблонов – прикладывают его снаружи к замочной скважине и сверлят. А чтобы знать, каким из шаблонов воспользоваться, опытный жулик должен случайно заглянуть в ваш гараж и бросить беглый взгляд на створку ворот.

– А вот здесь сертификацией и не пахнет! – добрался до итальянской «Моттуры» наш эксперт. – Как бы это сказать... в общем, изделие хорошее, но немножко недоделанное, что ли... Впрочем, смотрите сами. Работает очень мягко, кодовый механизм грамотный – на каждой сувальде сделаны ложные ступеньки от подбора отмычкой. И пружины фирменные... Но вот типичная заграничная беда – о кодовых комбинациях они думают, а про обыкновенную дрель почему-то забывают! Такой замок высверливается запросто! А ведь не хватает пустячка – разобрать да запихнуть в каждую стойку по каленому шарику... Даже в гаражных условиях возни минут на пятнадцать – на клей можно не сажать. А в целом – очень рекомендую! Чего, к сожалению, не могу сказать вот об этом...

В руках у «сенсея» еще одна «Моттура», явно из той же «бочки». Механика та же – так в чем же разница?

– В том-то и дело, – поясняет эксперт, – что никому не приходит в голову сравнивать два одноименных изделия. А зря – замковая часть у них, действительно, одинаковая, а вот корпуса абсолютно разные. Врезной замок сделан нормально, а вот накладной никуда не годится. Корпус – как консервная банка: хоть бы щели проварили как следует! А в таком варианте достаточно на створку ворот посильнее надавить, он и не выдержит. Более того – его и на квартирную дверь ставить не нужно. А жаль – сувальды действительно хорошие...

ЧЬИ СУВАЛЬДЫ ЛУЧШЕ?

Речь, конечно, не о сувальдах, а о замках в целом. Что ж, давайте выбирать. «Богатырь» – несерьезный, накладная «Моттура» – вдвойне несерьезная (за такие-то деньги!), а вот остальные изделия вполне заслуживают внимания. Краткое резюме по каждому замку приведено под соответствующим фото.

– А вообще, люди какие-то странные! – неожиданно подводит итог капитан М. – Тратят тысячи долларов на автомобиль и не хотят выкроить лишние пятьсот рублей на нормальный гаражный замок. Ну не понимаю я этого!

Честно говоря, понять это действительно трудно... □

Редакция благодарит лабораторию испытаний ГУ «ЦСА ОПС» ГУВО МВД России за помощь в подготовке статьи.

МЕЖДУ ПЕРВОЙ И ВТОРОЙ

АРКАДИЙ КОЗЛОВ. ФОТО: **АЛЕКСАНДР САДОВНИКОВ**

Хлеб нужен, конечно, черный, свежий, с хрустящей корочкой. Резать его будем ломтями, не жалея. На кусок положим рядком пряную килечку, посыплем ее мелко нарезанным зеленым лучком. Вскроем баночку крепких огурцов домашнего посола, накромсаем копченое сальце. И только потом водрузим на капот, укрытый скатертью, ее, запотевшую.

...Едва опрокинули по первой, как в проем гаражной калитки нырнула пушистая голова с косичками и звонко объявила: «Пап! Тебя мама зовет! К нам бабушка приезжает, встречать надо!». Вот тебе и Юрьев день! Посидели, называется. Сейчас ехать придется, а рюмка – не воробей, пролетела – не вынешь. Конечно, 70 грамм – сущий пустяк. А вдруг инспектор с трубочкой попадется? Да чего там трубочка – сейчас у них приборы какие-то появились, говорят. Вот бы проверить, что я там надышу...

У кого не бывало в жизни подобных ситуаций? Когда вроде и трезв, и садиться за руль приходится. Вот давайте и займемся проверкой – узнаем, где она, граница, отделяющая выпившего человека от пьяного. А заодно проверим приборы, которыми можно замерить пары алкоголя в выдыхаемом воздухе, – сейчас их продают, разных цен и размеров. Нас интересуют в первую очередь относительно недорогие, непрофессиональные, те, которые скорей всего и купит (или получит в подарок) среднестатистический автомобилист. Проверить алкотестеры нам помогут профессионалы-наркологи.

Наркокабинеты вооружены хорошо – тут тебе и экспресс-анализ крови и мочи, и серьезные алкотестеры, и приборы, на которых их калибруют (обычной отверткой). Профессиональный тестер (скажем, «Алкосенсор IV») устроен так, что проверяет воздух из глубины легких. Дуть в специальный разовый мундштук приходится достаточно сильно – иначе не сработает. После секундной паузы начинается замер. Задержка для того, чтобы прогнать воздух изо рта и трахеи, а анализировать только из альвеол.

Электрохимический датчик работает весьма избирательно, реагируя только на алкоголь. Причем не важно, что выпито – водка, вино, самогон, одеколон. Есть спирт – покажет. Однако такие приборы весьма дороги – более тысячи долларов. С их помощью мы лишь проверим показания бытовых алкотестеров. Таковых у нас всего три – выбирали по точности. Это корейские «Алкоскан» AL-2000 (Alcoscan) и AL-2500 ценой 1650 и 2170 руб. и японский «Социак» (Sociac) SC-102 за 7500 руб. Трубочки «Контроль трезвости» (комплект стоит 50–100 руб.) обошли стороной – работают они надежно, зеленея при 0,3 промилле. Чего их проверять? Бери да пользуйся. Одна беда – точности маловато.

Электронные приборчики призваны показывать содержание этанола в выдыхаемом воздухе. Мундштуком похвастаться не может ни один – дуть надо прямо в отверстие датчика с расстояния 1 см. Сенсор у всех – полупроводниковый, а значит, неизбирателен (может реагировать не только на этанол) и недолговечен. Производитель этого и не отрицает – срок службы приборов ограничен примерно 350 замерами. Зато по инструкции требует «ежеквартальный профосмотр и, в случае необходимости, настройку». Любопытства ради один «Алкоскан» мы разобрали и обнаружили тройку микросхем да кварцевый генератор. И никаких регулировочных элементов.



ОФИЦИАЛЬНО:

Перечень алкотестеров, разрешенных к применению в медицинской практике Минздравом России:

- АКПЭ-01, Жигулевск
- Alcotest, фирма Drager Safety AG, Германия
- Lion Alcometer (SD-400, SD-400P, S-D2, 500), фирма Lion Laboratories, Великобритания
- Ethylometre/Alcodoose, фирма Seres, Франция
- Alco-sensor IV, фирма Intoximeters, США
- Alert J4X, фирма Alcohol Countermeasure Systems, Канада

Заключение о том, что водитель пьян, может дать только кабинет наркологической экспертизы. Причем кровь на анализ врач может и не брать. Зато может попросить достать пальцем кончик носа, поставить клиента в позу Ромберга, изучить зрачки и т. д.

Алкометрические критерии опьянения, промилле (тысячная часть числа):

допустимая степень опьянения	0,3–0,5,
легкая степень опьянения	0,5–0,8
средняя степень опьянения	1,8–3
тяжелая степень опьянения	3–4
алкогольная кома	свыше 4

Как и у любого прибора, у алкотестера есть погрешность измерения. Для профессиональных производитель гарантирует 3%. На практике тестер настраивают с учетом 10% погрешности. В пользу клиента.

Alcoscan AL-2500.



Sociac SC-102.



Alcoscan AL-2000.

ГОВОРЯТ...

...можно обмануть алкотестер, если водку не пить естественным способом, а ввести ее внутрь нестандартным путем. Скажем, через клизму. Мол, и пахнуть будет не изо рта. На самом деле не важно, каким путем алкоголь попадет внутрь, пусть даже закапыванием в нос. Важно одно: есть в крови градус – будет он и в выдыхаемом воздухе.

...алкотестер срабатывает на кефир, квас, кумыс и даже на больные зубы. Стало быть, прибор может сильно врать. Это лишь легенда. Прибор реагирует только на пары спирта. На перекисший кефир, кумыс он может сработать лишь в том случае, если в них появился алкоголь. Отметим и перебродивший сок, превратившийся в вино.

ЛЮБОПЫТНО

У среднего человека при содержании алкоголя в крови около 1,5 промилле начинается рвота, при трех – он может потерять сознание, при четырех – его ждет кома и прекращение дыхания. Хотя случаются исключения.

В печени человека есть особый фермент алкогольдегидрогеназа, отвечающий за разложение спиртов. Количество его у разных людей различное. У китайцев его почти нет, а у славян очень много.

Алкотестеров в ГАИ совсем мало. В 2002 году ГАИ Москвы приобрела 20 приборов – по два на округ. По слухам, инспекторы порой покупают такие приборы за свой счет.

ЛЮБИТЕЛЮ ВЫПИТЬ:

Если вы никак не можете отказаться от рюмки, а захмелеть просто нельзя, выпейте таблетку лимонтара, биотредина или глицина (глицин и биотредин надо класть под язык, как валидол). Если в загашнике лекарства нет, проглотите 10–20 таблеток активированного угля. Если нет и угля – сойдет вареный картофель, чем больше – тем лучше. Вопреки расхожему мнению, ни растительное масло, ни сырые яйца, ни пельмени от опьянения не спасают.

Любые таблетки серии «антиполицай» совершенно не влияют на показания алкотестеров, они лишь меняют запах. Человека с их помощью обмануть еще можно, прибор – нет.

Из неофициальных источников (один инспектор рассказал): если сильно откашляться непосредственно перед замером, алкотестер покажет процентов на 10–15 ниже.

Проверку проводили газогенератором «Токситест» (Toxitest) – тем самым, с помощью которого настраивают алкометры наркологи. Немецкий аппарат выдает струю эталонного перегара любой густоты. Для перестраховки в ходе эксперимента несколько раз перепроверяли и его – фирменным «Алкосенсором IV».

В первом приближении приборы оставляют приятное впечатление – компактны, эргономичны. Два с цифровой шкалой – заявка на точность показаний, третий – AL-2000 – с линейкой светодиодов, размеченной от 0,02 до 0,1 BAC (BAC – Blood Alcohol Concentration – процент содержания алкоголя в крови. 1 BAC = 10 промилле) – просто и понятно. Правда, диапазон маловат. Хотя... нам интересна роковая цифра 0,5 – именно с этой отметки человека могут объявить пьяным.

Пуск! Нажимаем кнопку (она единственная на всех наших приборах) – и процесс пошел. «Корейцы» стартуют со звуковым сигналом – значит, подготовка к работе началась, прибор самодиагностируется, очищает и выводит на режим сенсор. Раздался второй сигнал – пора дуть. Японский прибор работает молча, зато ощутимо быстрее выходит в режим ожидания. Что ж, заставим поочередно приборы «нюхнуть» из аппарата.

Результат неутешительный. Во-первых, все тестеры срабатывают при относительно слабом потоке воздуха. Во-вторых, совсем без задержки. Это значит, что у живого человека будет замеряться вовсе не альвеолярный выдох. И в-третьих, показания сильно зависят от того, как алкотестер держать – на каком расстоянии и под каким углом. Инструкция требует «поднести к губам», не уточняя как близко. Методом проб и ошибок мы выяснили, что наиболее точный результат дает расстояние 1 см, причем прибор надо держать строго перпендикулярно потоку воздуха и мимо отверстия с сенсором не промахиваться. Продуть прибор губами с такой точностью вряд ли получится, тут и трезвый-то не попадет.

Пытали алкотестеры долго и с пристрастием, строили таблицы, рисовали графики. А результат один: врут. И сильно. «Алкоскан» AL-2000 вместо эталонных 0,85 промилле показывал 0,7, AL-2500 стабильно высвечивал 0,6. А «Социак» просто пытался угадать, бессистемно меняя показания в диапазоне от 0,5 до 0,7 промилле. При других концентрациях картина менялась мало. С такими погрешностями (до 40%) о точности говорить не приходится. Тогда зачем нужен дешевый алкотестер? Да ни за чем. Разве что гаишнику сгодится.

...А тещу я встретил в тот раз на такси, чтоб за руль выпивши не садиться. □

Редакция благодарит за содействие Алексея СМИРНОВА, зав. химико-токсикологической лабораторией наркологической клинической больницы № 17 г. Москва, кандидата фармакологических наук.



НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД МВД РОССИИ **АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ**

При постановке на учет ВАЗ-21083 инспекторы обнаружили, что номер кузова переварен. У меня изъяли документы, хотя машину оставили. Сказали: «Жди экспертизы». Почему до проведения экспертизы, на которую меня не вызывают уже месяц, я не могу пользоваться автомобилем?

В соответствии со ст. 15 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» допуск транспортных средств к участию в дорожном движении осуществляется путем их регистрации и выдачи соответствующих документов (имеются в виду регистрационные документы ТС, предусмотренные пунктом 2.1.1 ПДД). Согласно подпункту 12 «з» Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации (утверждено Указом Президента Российской Федерации от 15 июня 1998 г. № 711) Госавтоинспекция для выполнения возложенных на нее обязанностей имеет право не допускать к участию в дорожном движении путем отказа в регистрации и выдаче соответствующих документов автомототранспортные средства и прицепы к ним, «имеющие скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов».

Сроки проведения соответствующих экспертиз не относятся к компетенции Госавтоинспекции и зависят от возможностей экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел.

Мой отец – гражданин Республики Беларусь – выписал мне генеральную доверенность на 3 года на свою «Ауди-80». Могу ли я, будучи гражданином России, управлять автомобилем без таможенного оформления? Если да, то каким образом оформить страховку ОСАГО?

В соответствии с Таможенным кодексом Российской Федерации товары и транспортные средства, ввозимые на ее территорию, подлежат обязательному таможенному оформлению, поэтому пользоваться автомобилем вы имеете право только после оформления его временного ввоза (таможенные пошлины и налоги в этом случае не уплачиваются). Однако лица, постоянно проживающие на территории Российской Федерации, могут ввозить транспортные средства на срок не более 6 месяцев, по истечении которых ТС должны быть вывезены за пределы страны. Согласно Федеральному закону от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» соответствующая обязанность распространяется на владельцев всех ТС, используемых на территории Российской Федерации, в том числе и ввезенных временно. При этом договор обязательного страхования заключается на весь срок временного использования транспортного средства (но не менее чем на 15 дней).

Могу ли я выписать доверенность на снятый с учета автомобиль (номера «Транзит» имеются)?

Да, можете. Гражданский кодекс Российской Федерации не предусматривает ограничений по передоверию собственником права пользования и распоряжения принадлежащим ему движимым имуществом иным лицам.

Почему инспекторы ДПС не разрешают мне парковаться на тротуаре около места работы, ведь никаких запрещающих знаков нет?

Согласно пункту 12.2 Правил дорожного движения (в редакции постановления Правительства Российской Федерации от 25 сентября 2003 г. № 1090) стоянка на краю тротуара, граничащего с проезжей частью, разрешается только в местах, обозначенных знаком 5.15 «Место стоянки» с одной из табличек 7.6.2, 7.6.3, 7.6.6–7.6.9, показывающих способ постановки транспортного средства на стоянку.

На собственном КамАЗе иногда перевожу для личных целей дизельное топливо в бочках по 200 литров. В последний раз при перевозке двух таких бочек инспектор изъял водительское удостоверение, заявив, что я не имею права так перевозить опасные грузы. Прав ли инспектор?

Основным нормативным правовым актом, регламентирующим перевозку опасных грузов на территории Российской Федерации, являются «Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» (утверждены приказом Минтранса России от 8 августа 1995 г. № 73, зарегистрированы в Минюсте России 18 декабря 1995 г., регистрационный № 997). Однако эти правила не распространяются на перевозку ограниченного количества опасных веществ на одном транспортном средстве (в этом случае ее рассматривают как перевозку неопасного груза). Для определения такого количества опасного груза конкретного вида могут использоваться требования Европейского соглашения о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ), к которому Российская Федерация присоединилась в 1994 году. Не вдаваясь в подробности, отметим, что для дизельного топлива такое количество составляет 1000 л. Поэтому в данном случае претензии сотрудника ГИБДД необоснованны.

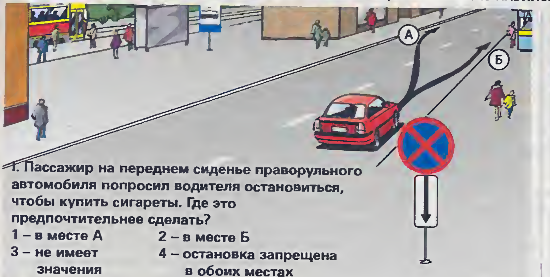
Отреставрировал мотоцикл М-1М 1959 года выпуска. Какой транспортный налог надо платить, ведь его мощность неизвестна?

Для получения официальной информации о мощности двигателя указанного транспортного средства советую обратиться в организацию-изготовитель или ВНИИМотопром по адресу: 142207, Московская обл., г. Серпухов, Борисовское ш., 17.

С какой максимальной скоростью можно ехать по территории гаражного кооператива?

Правила дорожного движения не регламентируют допустимую скорость в данном частном случае, однако при выборе скорости водитель должен руководствоваться пунктом 10.1 Правил, то есть учитывать интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении движения. Однако имейте в виду, что в случае нахождения гаражного кооператива в пределах жилой зоны или дворовой территории скорость движения согласно пункту 10.2 не должна превышать 20 км/ч.

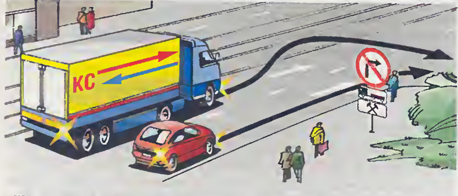
ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ: **ДМИТРИЙ МИТРОШИН.** ИЛЛЮСТРАЦИИ: **СТАНИСЛАВ ИЛЬИНСКИЙ**



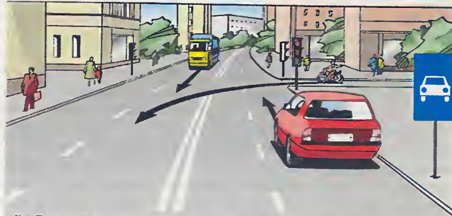
I. Пассажир на переднем сиденье праворульного автомобиля попросил водителя остановиться, чтобы купить сигареты. Где это предпочтительнее сделать?
1 – в месте А
2 – в месте Б
3 – не имеет значения
4 – остановка запрещена в обоих местах



II. Водитель легкового автомобиля собирается начать движение, а водитель грузового – остановиться. Кто из них должен уступить дорогу?
5 – водитель грузовика
6 – водитель легкового автомобиля



III. 9 мая. Габариты не позволяют водителю автопоезда выполнить поворот из крайней правой полосы. В этой ситуации он:
7 – не имеет права выполнять маневр
8 – проедет первым
9 – проедет вторым



IV. В какой последовательности проедут транспортные средства, если светофоры на перекрестке выключены?
10 – легковой и грузовой автомобили одновременно, мопед
11 – грузовой автомобиль, мопед, легковой автомобиль
12 – мопед, легковой и грузовой автомобили одновременно

V. Водитель автобуса с пассажирами обгоняет грузовой автомобиль, движущийся с максимально разрешенной для него скоростью. Кто из водителей нарушает Правила?
13 – водитель автобуса
14 – водитель грузового автомобиля
15 – оба нарушают
16 – оба не нарушают

50

ЕРИНО

VI. На каком из участков движение грузового автомобиля при фактической массе 4 т и разрешенной максимальной 7 т со скоростью 70 км/ч противоречит Правилам?
17 – на всех участках
18 – на участках А и Б
19 – на участках Б и В
20 – только на участке В



VII. Кто первым проедет узкий участок?
21 – мотоциклист
22 – велосипедист
23 – имеют право двигаться одновременно





VIII. На перекрестке включен мигающий желтый режим светофоров. Водитель какого автомобиля, выполняя обгон, нарушает Правила?
24 – обоих
25 – синего
26 – красного
27 – никто не нарушает

Ответы на с. 265

АВАРИЯ С ОДНИМ НЕИЗВЕСТНЫМ

СЕРГЕЙ СМИРНОВ, ЮРИСТ ЗР

День был, что называется, рядовым – работы, как всегда, по горло. Максим З. целый день мотался по Москве на своей рабочей «четверке». Ближе к вечеру он подъехал к светофору на перекрестке у Москворецкой набережной. Горел зеленый сигнал, Максим находился в среднем ряду, поэтому, не снижая скорости, продолжил движение. Для встречных горел красный, несколько машин замерли в ожидании разрешающего сигнала. Уже проехав перекресток, Максим почувствовал резкий удар в левую заднюю часть автомобиля. В доли секунды «четверку» занесло – она вылетела на встречную полосу, где ударилась сначала в ВАЗ-2115, затем в БМВ и замерла.

Оказалось, виновником аварии стал светлый «Мерседес», который рванул на запрещающий сигнал светофора, развернулся через двойную разделительную линию, где и зацепил «Жигули» Максима. Видимо, «Мерседес» при этом серьезных повреждений не получил, поэтому водитель счел за благо… быстро скрыться. Да, его видело множество свидетелей, но – увы! – в суматохе никто не запомнил номер.

БЕЗ ВИНЫ ВИНОВАТЫЙ

Довольно быстро на место аварии прибыл наряд ДПС. Как и положено, у всех участников собрали объяснения, составили схему. А через месяц Максим получил постановление ГИБДД о том, что административное дело в его отношении закрыто «в связи с отсутствием состава административного правонарушения». Проще говоря, сотрудники милиции не обнаружили его вины в аварии (за что большое спасибо; впрочем, других вариантов из дела и не вытекало). Правда, в ГАИ напоследок «обрадовали»: чинить машину придется за свой счет, поскольку виновник скрылся с места ДТП и найти его не представляется возможным (дело было буквально за несколько дней до вступления в силу закона об обязательном страховании). В общем, хорошего мало. Но главное – сам жив-здоров, никого не покалечил, а «железо» и починить можно…



Но злоключения Максима на этом не закончились. Через несколько недель он получил письмо от одного из участников аварии – Тамары И., владелицы БМВ-525. Она… требовала возместить ущерб от аварии в сумме 70 тыс. руб.! А не согласится добровольно – передаст документы в суд. Очевидно, Тамара решила: коль скоро виновника не найти (повторю, никто не запомнил номер «Мерседеса»), почему бы не отремонтироваться за счет незадачливого владельца «четверки». Женщина оказалась напористой, к тому же юридически и психологически подкованной: в тексте фигурировали фразы «неизбежность возмещения ущерба», «вам придется мне выплатить деньги независимо от того, кто виноват изначально – это вам объяснят в любой юридической консультации», «наш адвокат, который ведет это дело, взялся за него уже потому, что оно совершенно беспроигрышное», «в суде я предъявлю требования в несколько раз больше» и т. д. Расчет, видимо, был один – запугать Максима и убедить его выплатить деньги на ремонт БМВ.

С этим письмом З. и пришел в редакцию «За рулем». Ознакомившись с документами, мы посоветовали Максиму не волноваться, а на претензию не отвечать. Дело в том, что по действующему законодательству (статьи 1064, 1079 ГК РФ) вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях. То есть, чтобы вести речь о возмещении ущерба, владелице БМВ необходимо доказать, что именно по вине Максима произошло дорожно-транспортное происшествие. Однако все участники столкновения показали, что «Мерседес» светлого цвета, скрывшийся с места аварии, в нарушение требований ПДД развернулся через сплошную двойную линию разметки – после чего он и врезался в автомобиль ВАЗ-21043, которым управлял Максим. А уже от удара «четверку» занесло, и она вылетела на встречную полосу. Этот факт зафиксировал в протоколе инспектор ГИБДД, оформлявший аварию. То есть выезд Максима на встречную полосу был связан с нарушением Правил неизвестным водителем «Мерседеса». А раз вины Максима в ДТП нет, то и все претензии к нему беспочвенны.

В ПОИСКАХ «КРАЙНЕГО»

Но Тамара, видимо, так не считала и решила идти до конца. Через месяц Максим получил судебную повестку и копию искового заявления. В нем Тамара обосновала вину Максима тем, что он якобы не справился с управлением, поэтому виноват в причинении ущерба. В доказательство владелица БМВ ссылалась на рапорт инспектора ГИБДД, который указал, что «...водитель автомобиля ВАЗ-21043 после столкновения с автомобилем «Мерседес» не справился с управлением и выехал на встречную полосу...».

В отзыве на исковое заявление, которое я сразу же направил в суд, указал, что запись инспектора ГИБДД (о том, что Максим не справился с управлением) не может расцениваться как доказательство виновности. Другое дело, если бы имелось заключение экспертизы о том, что Максим З. имел техническую возможность избежать столкновения, но не сделал этого. Такого документа не было. На всякий случай я посоветовался со знакомыми экспертами, показал им схему ДТП, объяснения участников. Ответ был таким, как я и ожидал. С технической точки зрения ДТП произошло из-за удара автомобиля «Мерседес» в левое заднее крыло «четверки». При этом водитель ВАЗ-21043 не имел возможности избежать столкновения ни с «Мерседесом», ни с другими автомобилями. С чем, кстати, согласился владелец ВАЗ-2115, который никаких требований к З. не выдвигал.

Однако районный судья Л.Зайцева (увы, в судебной практике такое случается сплошь и рядом...) не пожелала разбираться в тонкостях. Она даже не стала вызывать на судебное заседание всех участников происшествия, чтобы выяснить обстоятельства дела. Единственный вопрос, который почему-то заинтересовал служительницу Фемиды: почему Максим не принял никаких мер для розыска «Мерседеса»? Я попытался было объяснить, что вообще-то по закону розыск скрывшихся с места ДТП автомобилей и их владельцев – обязанность ГИБДД и милиции, но судья даже не дослушала. Все заседание продлилось полчаса, затем было объявлено решение: взыскать с Максима в пользу истца сумму материального ущерба. Надо сказать, Тамара свою угрозу выполнила: теперь в деле фигурировала сумма 230 тыс. руб. Кроме оплаты ремонта, сюда вошли и услуги адвоката, и огромный моральный ущерб, который нанес женщине водитель ВАЗ-21043 (судья, правда, все-таки «смилостивилась» и уменьшила сумму до первоначальных 70 тыс.).

В общем, мало того, что Максим сам пострадал, так его еще обязали и ущерб владелице БМВ возместить. Словом, нашли «крайнего»...

В ПОИСКАХ СПРАВЕДЛИВОГО СУДЬИ

Естественно, такое решение нас не устроило. Да и кто согласится вот так, ни с того ни с сего оказаться в роли козла отпущения! Поэтому я тут же направил кассационную жалобу в Московский городской суд. Впрочем, особых надежд на отмену решения я не питал и был готов к последующим жалобам, так как по собственному опыту знаю – в Московском городском суде очень редко отменяют решения судов районных. Но на этот раз судебная коллегия Мосгорсуда отреагировала быстро и справедливо. Доводы о том, что районный суд неправильно определил обстоятельства произошедшего, Максим не нарушал Правил, а его выезд на полосу встречного движения связан с нарушением ПДД водителем «Мерседеса», были внимательно выслушаны. Кроме того, суд принял во внимание наш довод о том, что истец не представил доказательств вины Максима.

Вместо них представитель истца передал суду комментарий к нашей кассационной жалобе, где на трех листах излагалась просьба оставить без изменения решение районного суда. Помимо комментария доверенное лицо Тамары представило суду красочно исполненную схему дорожно-транспортного происшествия. Суд справедливо отклонил и комментарий, и «художества» истца, поскольку кассационная инстанция проверяет правильность вынесенного решения по доказательствам, имеющимся в деле. И только. Не говоря уже о том, что предъявление «комментария на кассационную жалобу» не предусмотрено законом. Исчерпав все «доводы», представитель Тамары заявил еще: вина Максима З. в том, что он не принял никаких мер для поиска скрывшегося «Мерседеса». Суд тут же поставил истца на место, объяснив ему, что розыск автомобиля – это обязанность ГИБДД, что же касается вины ответчика, то доказательств этого в материалах дела нет.

После краткого совещания горсуд определил: решение районного суда отменить как незаконное, дело направить на новое рассмотрение, но в ином составе судей. Теперь есть надежда, что дело рассмотрят всесторонне и вынесут справедливое решение.

Какие выводы можно сделать уже сегодня? Во-первых, никогда не уступайте требованиям темпераментных людей, подкованных юридически: их доводы типа «мой юрист считает это дело беспроигрышным», «потом больше заплатите» не всегда обоснованы. Во-вторых, чтобы доказать свою правоту, всегда идите до конца. Да, судьи порой не горят желанием разобраться детально, а, наоборот, стремятся побыстрее избавиться от «назойливых клиентов». Но, к счастью, среди служителей Фемиды есть и неравнодушные люди. Очень хочется верить, что таких будет большинство. □

КОММЕНТАРИЙ ОТДЕЛА АВТОМОБИЛЬНОЙ ЖИЗНИ

Время от времени с экранов телевизоров нас призывают за кого-то «голосовать сердцем» или «довериться чувствам» при выборе сорта пива. Звучит, конечно, красиво и, может быть, вполне оправданно, когда речь идет, скажем, о покупке продуктов или предметов первой необходимости. Но каждый понимает, что недопустимо подходить с теми же мерками к тому, что касается закона. Судья может быть добрым или злым, любить мексиканские сериалы или триллеры Стивена Кинга – это его личное дело. Но в тот момент, как он надевает мантию и произносит: «Именем Российской Федерации...», все его эмоции, все сердечные порывы, равно как заботы о родных и близких, должны быть отброшены прочь. Отныне у него только одна-единственная цель – судить строго по закону! Где, кстати, четко прописана обязанность вызывать в суд свидетелей для выяснения обстоятельств дела. Судья Зайцева сделать это почему-то не захотела. Может, ей просто все равно, кто прав, кто виноват – лишь бы отвязаться побыстрее. Или она руководствуется своими стандартами и уже «проголосовала сердцем» за Тамару. В любом случае к ответственной миссии каждого судьи подобное не имеет никакого отношения.

Мы, как водители, выезжаем на дорогу с уверенностью, что все – и добрые, и злые, и молодые, и старые – будут ездить по правилам, а не по чувствам или, что еще хуже, «по понятиям». Иначе никакого дорожного движения вообще не будет – его заменит хаос, когда каждый решает сам, как ему ездить. А Правила дорожного движения, между прочим, на дороге – это закон, который обязаны выполнять все без исключения. На это мы все и рассчитывали, обращаясь в суд.

ИЗБАВЬ НАС ОТ ЛУКАВОГО... СТРАХОВЩИКА

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

Обязательное страхование гражданской ответственности вошло в нашу жизнь без стука – решительно и навсегда. Раздражают его минусы, в основном, высокие тарифы и некоторые другие. Постепенно оценим и плюсы.

Эксперты уверены, что и добровольное автострахование тоже станет более востребованным. Но и в этом случае страховаться надо с умом. О подводных камнях, которые могут подстерегать клиента, рассказывает заместитель начальника управления «Ингосстраха» Андрей Колокольников.

– Начнем, Андрей Константинович, со страхового мошенничества.

– Оно возможно как со стороны страхователя, так и со стороны страховщика. Разница в том, что мошенник-страхователь – это обычно любитель, дилетант. Помню, в 80-е годы один владелец «Запорожца» регулярно получал возмещение за разбитое ветровое стекло. Оказалось, он сам их калечил с помощью лома. Где-то ему достался задаром ящик этих стекол, и он таким вот образом их реализовал. Экспертиза была еще слабой и разоблачила его не сразу... Если же говорить о мошенниках-страховщиках, то их золотое время прошло. С рынка практически исчезли компании-однодневки, имевшие целью собрать деньги и скрыться. Остались достаточно серьезные игроки. Но это не означает, что все они ведут, так сказать, «клиенто-ориентированную» политику. Некоторые отказывают клиентам в возмещении, используя различные лазейки в правилах и условиях страхования.

– Например?

– В правилах или договоре добровольной «автогражданки» может быть записано, что компания не выплачивает возмещение, если клиент нарушил ПДД. Это дает ей право отказать даже в случае пересечения сплошной осевой, не говоря уже о проезде на красный свет. Спрашивается: зачем тогда водителю страховать свою ответственность? Ведь если он соблюдает ПДД, то не отвечает за последствия аварии! Отсюда первый совет: очень внимательно читать страховой договор и правила страхования. Особенно все, что относится к обязанностям сторон и их взаимоотношениям при наступлении страхового случая. Если страховая компания хочет обмануть клиента, в этом пункте будет заведомо невыполнимое условие.

– Совет, бесспорно, важный – для всех видов страхования, кроме ОСАГО. Ведь правила обязательного страхования едины для всех компаний, и хитрый страховщик не сможет заложить в них свою ловушку, не так ли?

– Так. Но изучить эти правила все равно нужно, чтобы избежать в дальнейшем горьких разочарований. В них перечислен ряд особых случаев, при которых страховой полис ОСАГО ничего не даст его владельцу. Например, вождение в нетрезвом виде или управление автомобилем с неисправностями, при которых его эксплуатация запрещена. Подчеркну: потерпевшему в ДТП возмещение будет выплачено страховой компанией без задержки, но затем она предъявит виновнику регрессный иск и взыщет с него всю сумму, несмотря на полис. Согласитесь, это справедливо. «Пьяное» вождение – не пересечение осевой...

– Что еще важно иметь в виду при ОСАГО?

– В его рамках тоже возможны своеобразные ловушки. Правила-то едины, но помимо правил есть условия приема заявления, которые страховая компания устанавливает сама. И если она недобросовестна по отношению к своим клиентам, то может принимать заявления о страховых случаях, скажем, раз в неделю в течение двух часов. Или потребует подавать вместе с необходимыми документами те, с которыми вполне можно повременить – например, акт независимой экспертизы с оценкой ущерба. Цель в обоих случаях одна – помешать клиенту заявить о страховом случае в течение пяти рабочих дней после ДТП, как это предусмотрено правилами ОСАГО. Поэтому второй совет: прежде чем страховаться, узнайте условия приема заявлений. Их можно выяснить, к примеру, у страхового агента. Совет третий: если агент не сможет ответить на вопросы о своей страховой компании, с ним – а возможно, и с самой компанией – лучше не иметь дело. Рекомендовал бы также избегать агентов, работающих на ряд компаний одновременно, – как правило, они плохо знают то, что продают.

– Будем считать это четвертым советом. А пятый?

– Не клевать на дешевку! Заведомо низкие страховые тарифы должны настораживать – точно так же, как неправдоподобно дешевые запчасти на рынке. Застраховать, грубо говоря, можно и за копейку, но если наступит страховой случай, вы даже ее не получите... И последняя рекомендация: не увлекаться новообразованными компаниями. Разумеется, все когда-то начинали, и страховщик-новичок совсем необязательно мошенник. А все-таки, если есть выбор, лучше доверять компаниям, давно работающим на рынке страховых услуг. Береженого Бог бережет.

ЯЗЫК ЗНАКОВ

ВИКТОР ДМИТРИЕВ. ФОТО: Д. ЛОМАКИН, Е. ГЕХТ, И. АКСЕНОВ, И. МОРЖАРЕТТО, А. БАТЬКО

Сколько классиков воспевало русский язык, думаю, сегодня нелегко подсчитать даже литературоведам. Политики с недавних пор тоже озаботились чистотой «великого и могучего». Нет-нет да и СМИ призывают хранить языковые традиции. Вот и мы присоединимся к коллегам по цеху. Правда, речь пойдет не о совсем обычном языке – о языке знаков. По своей сути он должен быть максимально краток и точен. Так ли это? Оказывается, нет. Попутно выяснилось, что существующего многообразия дорожных знаков кое-кому катастрофически не хватает, их нередко норовят уточнить.

Например, некий рязанский адвокат решил ввести в своем поместье собственные правила дорожного движения (фото 1). Вот уж точно «ни в сказке сказать»! Пришлось «пером описать»… Другая крайность: в Омской области решили объявить демократию, а потому на дорогах водителям предлагают полный «карт-бланш» (фото 2). А может, это язык немых?

Ни для кого не секрет, что исторически рабочий класс и крестьянство были в нашей стране далеко не самой образованной частью населения. В этом зачем-то еще раз попытались убедить нас волгоградские дорожники (фото 3).

Оказывается, дорожные рабочие владеют еще и эзоповым языком: пример теплых взаимоотношений соответствующих служб в Пермской области на фото 4. Чтобы никого не обидеть, от комментариев воздержусь.

В преддверии курортного сезона – пара фраз «на иностранном языке». Так, испанцы настоятельно рекомендуют уступать дорогу… официантам (фото 5). Можно было обойтись и без поясняющей надписи.

Ну а власти турецкого Мармариса предпочитают стиль топлесс, а потому по дороге на пляж запрещают представительницам прекрасного пола пользоваться… бюстгальтерами. □


2



3



4



5



1


6

НАША МАРКА: ПЕРВАЯ КРОВЬ

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ



Москва–Владивосток: старт в июне

Казалось бы, чем новее машина, тем она лучше. Тем полнее соответствуют ее параметры оговоренным в паспорте. Кто же спорит – купил себе новенькую «Тойоту» и катайся, пока не надоест. И никому не приходит в голову обкатывать, к примеру, стиральную машину, холодильник или пылесос. Другое дело – свежие русские автомобили. Здесь держи ухо востро. Начальный период их эксплуатации выявляет то, что было скрыто от глаз во время покупки. К первому техническому обслуживанию, проводимому, как правило, к 2000 км, становится ясно, повезло с покупкой или нет. Наши марки (см. ЗР, 2004, № 5) показали следующие результаты.

ГАЗ-31105

После пробега двух тысяч километров «Волга» все еще как новая. Единственное свежее замечание – пластиковые трубки, защищающие провода между дверями и стойками, угрожающе заломились и смялись. Новых дефектов нет, но и старые никуда не исчезли. Приятная неожиданность – средний расход топлива при умеренной динамике езды составляет 12,1 л/100 км.

Сама езда тоже несколько отличается от того, что знакомо по предшественнице ГАЗ-3110. Задний стабилизатор поперечного крена свою работу выполняет на совесть – валкость в резких поворотах ощутимо меньше. Машина хоть не стала образцом управляемости, но теперь – если и «баржа», то довольно быстроходная.

Возможно, свои черты в ездовой характер «сто пятой» вносят шины «Таганка» – далеко не лучшие на фоне мировых лидеров, но ведь по Сеньке и шапка – современные модели вчетверо дороже, а их возможности останутся неиспользованными – не позволит конструкция шасси, хоть и обновленная, но по сути весьма архаичная.

ВАЗ-2110

Видимо, с «десяткой» нам повезло – никаких хлопот она пока не доставила. Если не считать отопителя: алгоритм управления им до сих пор не нащупали. От «печки» пышет жаром в любом поло-



Кроме объективных инструментальных измерений, в оценке машин участвовали и профессиональные гонщики Валерий Павлов и Борис Шульмейстер.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Какой из перечисленных автомобилей на ваш взгляд самый надежный?



57%	ВАЗ-2110
28%	ГАЗ-31105
15%	ИЖ-2126





Тут и подъемы тарированы, тютелька в тютельку.

жении переключателя температуры, отличным от «нуля». Зато после установки на «ноль» греть она начинает только в красной зоне. Подобрать градус по сезону не так-то просто.

А ведь за машину уплачено $7200 – деньги немалые для изделия нашего автопрома. Да, «Лада» быстрее «Оды», пожалуй, комфортабельнее, но не в два же раза! За семь-то с лишним тысяч можно присмотреть шестилетнего «японца» или более молодого «корейца» с очень хорошей перспективой.

И какое мне дело до того, что новыми эти машины стоят вдвое дороже «Лады» (излюбленный аргумент вазовского руководства) – они и старые на голову выше. Впрочем, совсем скоро выставим нашу троицу на продажу во Владивостоке – тогда и посмотрим, какова их цена в сравнении с конкурентами.

ИЖ-2126

Окончательно отклеились листы шумоизоляции с крыши и легли на обивку потолка. Обивка, естественно, под их тяжестью провисла и слегка касается голов водителя и переднего пассажира.

При троганье в трансмиссии отчетливо слышны щелчки, характерные для заклинившей крестовины карданного вала. Однажды отказала сигнализация. Справедливости ради заметим, что установщик (автосалон «Ростокино-Лада») после двухчасовых телефонных переговоров и переадресований по своим службам все исправил. Остались только перебои в работе электрозамков дверей – нет-нет да и заклинят.

Приятная новость – понемногу пропадает вой заднего моста. При такой скорости затихания, по нашим подсчетам, к семи-восьми тысячам он станет и вовсе неразличим. Не сглазить бы! Однако свято место не пустует – все громче завывает омская коробка передач, как бы она к этому же сроку не развалилась. Занятный получается баланс.

Остальные недочеты помельче – стучит один клапан в двигателе да разрегулирован карбюратор – без «подсоса» мотор глохнет, а иначе средний эксплуатационный расход топлива составляет 13,2 л/100 км.





Предельная скорость выполнения «переставки» – та, на которой еще удается пройти обозначенный коридор, не сбив ни одного конуса.



РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

Шины	ГАЗ-3110 «Таганка» 195/65R15	ИЖ-2126 «Уральшина» И-391 175/70R13	ВАЗ-2110 «Баргузин-4» 175/70R13
Динамические качества			
(Нагрузка частичная – 2 чел. + 25 кг)			
Разгон, с:			
0–40 км/ч	2,9	3,9	3,0
0–60 км/ч	5,9	7,3	6,1
0–80 км/ч	9,8	11,3	9,4
0–100 км/ч	15,2	17,7	14,4
0–120 км/ч	21,6	28,4	21,0
0–140 км/ч	31,7	50,9	32,1
0–160 км/ч	–	–	52,1
0–400 м	19,4 (114 км/ч)	20,7 (107,1 км/ч)	19,5 (116 км/ч)
0–1000 м	35,8 (145,8 км/ч)	38,5 (132,7 км/ч)	35,9 (145 км/ч)
Максимальная скорость, км/ч	**160,7**	**143**	**169,5**
Погрешность спидометра, %	11	7	7
Эластичность, с:			
60–100 км/ч (IV)	13,5	13,8	14,4
80–120 км/ч (V)	23,1	24,3	21,2
Выбег, м:			
120–50 км/ч	1259	1181	1360
50–0 км/ч	617	595	614
Торможение со 100/80 км/ч:			
тормозной путь, м	57,4/35,8	54,8/35,8	55,0/35,2
замедление, м/с²	6,7/6,9	7,0/6,9	7,0/7,0



Разбор полетов. Тест-пилоты из команды «Корус-Моторспорт».

Тем не менее машина показала себя вполне жизнеспособной. Легкая в управлении, достаточно динамичная, компактная снаружи и довольно просторная внутри. Если не требовать от нее отточенной управляемости «Порше», комфорта «Мерседеса» и имиджа «Бентли», а, сравнивая с другими, держать в уме цену $4000, то покупка окажется вполне удачной.

При соразмерных, скажем, с «десяткой» затратах на эксплуатацию, ресурсе, сходных потребительских качествах владелец «Оды» оставит в своем кармане $3000 бонуса. Иначе говоря, получит в подарок семь тонн бензина! Хватит почти на весь ресурс машины. Конечно, хорошо бы при этом, чтобы и де-

шевые машины делали с надлежащим качеством, но у нас так не принято. Скорее дорогую соберут кое-как.

ПОЛИГОН

Выявить возможности машин в повседневной эксплуатации практически невозможно – едет, не ломается и будто бы все в порядке. Другое дело – инструментальные измерения. Если едет, то как быстро, насколько эффективно тормозит и т. д. Пока нас интересуют лишь прикладные параметры – те, что так или иначе влияют на потребительские качества машины, те, за которые покупатель платит деньги.

Максимальный подъем, преодолеваемый автомобилем ИЖ-2126, должен быть не менее 36%. Для «Волги» и «десятки» этот параметр в паспорте не указан.

Ближайший к декларированному на Дмитровском полигоне НАМИ уклон – всего 30%, на нем-то и проверим возможности наших машин. ИЖ-2126 так и не смог тронуться в эту гору – мотор рычал, от сцепления характерно воняло, а ИЖ был невозмутим. Ждать, пока накладки сгорят дотла, смысла не было. Не сдал! ВАЗ-2110. Один раз 30-процентный подъем одолеет гарантированно. Немного подпалив ведомый диск, он-таки прополз десяток метров. Хватит ли пороху на несколько «экстримов», не выясняли – так и без сцепления недолго остаться.



Конусы разметки хоть и мягкие, но следы оставляют.

ГАЗ-31105. 30% для «Волги» – пустяк. Машина довольно уверенно стартовала в гору, но другая незадача – ведомый диск при этом приклеился к маховику так, что некоторое время «Волга» ехала самовольно...

Динамические качества машин приведены в таблице. Как видим, желаемое и действительное довольно близки, но все же разница не в пользу покупателя. Или этот недовес потребительских качеств уже заложен в цену? □



ПРИСТУП СКУПОСТИ

АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ
МАКСИМ САЧКОВ

TOYOTA PRIUS

Изготовитель:	«ТОЙОТА МОТОР»
Год выпуска:	1998
В эксплуатации «ЗА РУЛЕМ»:	с декабря 2003
Пробег в редакции на момент отчета:	10 тыс. км
Общий пробег:	146 тыс. км
Предыдущие публикации в журнале:	2004, № 3

Финишировав после заездов на динамометрической дороге, испытатель недоуменно и даже немного обиженно буркнул: «Этот автомобиль я понять не могу. Уж слишком он умный: живет своей жизнью и логикой…»

Гибридный «Приус» появился в редакции в самый разгар зимы. Российского тепла еще не видел, но успел накатать почти 10 тыс. км по столице и соседним областям, порадовал эффективной и удобной в управлении «печкой», бодрым пуском в мороз.

Машина успешно прошла инструментальный техосмотр. Подготовка свелась к замене фар: теперь «Приус» не косит по-японски, а светит, как положено. Кстати, рекомендуем такую процедуру всем владельцам праворульных машин: разоритесь на нормальный свет. Если у автомобиля есть европейский аналог, сделать это несложно. Техническое обслуживание провели своими силами: поменяли масло в двигателе, свечи зажигания, приводной ремень, проверили состояние тормозов и подвески. Последние вмешательства не потребовали.

И вот дороги просохли – «Приус» впервые выехал на Дмитровский полигон.

МЕТРЫ, СЕКУНДЫ… ВОЛЬТЫ

Стандартные замеры на динамометрической дороге непривычно затянулись. Ведь в отличие от обычных автомобилей, ускоряться гибриду помогает электромотор. Чем больше заряжены аккумуляторы, тем быстрее машина наберет 100 км/ч или проедет километровый участок. Только вот принудительно зарядить батарею до максимума очень сложно. Система управления сама решает, стоит ли подключать бензиновый мотор, чтобы пополнить запас энергии, или пока поберечь топливо. Поэтому, тестируя автомобиль на «динаме», приходилось накручивать лишние километры, подзаряжая аккумуляторы.

В таблице 1 – лучшие показатели «Тойоты-Приус». Замеры подтвердили субъективные ощущения: при

ТАБЛИЦА 1. РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	TOYOTA PRIUS
Весовые характеристики	
Снаряженная масса, кг	1268
Нагрузка на ось, кг:	
переднюю	761
заднюю	507
Динамические качества	
Разгон, с:	
0–40 км/ч	4,3
0–60 км/ч	7,3
0–80 км/ч	11,6
0–100 км/ч	17
0–120 км/ч	25,1
0–140 км/ч	41,8
0–400 м	20,8 (111,1 км/ч)
0–1000 м	37,9 (137,9 км/ч)
Максимальная скорость, км/ч	153
Эластичность, с:	
60–100 км/ч	11,2
80–120 км/ч	18,4
Выбег, м:	
120–50 км/ч	1475
50–0 км/ч	850
Торможение со 100 км/ч:	
тормозной путь, м	41,9
замедление, м/с^2	9,2



ТАБЛИЦА 2. ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ

	TOYOTA PRIUS		ВАЗ-2111	HYUNDAI ACCENT	VW POLO
Общие данные					
Размеры, мм:					
длина	4315		4285	4235	3895
ширина	1695		1680	1670	1650
высота	1475		1460	1395	1460
колесная база	2550		2492	2440	2460
Снаряженная масса, кг	1240		1040	945	1095
Полная масса, кг	1515		1540	1450	1640
Двигатель	гибридная установка: бензин.	электр.	бензиновый		дизельный
Расположение, число цилиндров	Р4		Р4	Р4	Р3
Рабочий объем, см^3	1497		1499	1495	1422
Мощность, кВт/л.с.	43/58	30/41	57/78	75/102	55/75
при об/мин	4000	940–2000	5400	5800	4000
Крутящий момент, Н·м	102	305	116	136	195
при об/мин	4000	0–940	3000	3000	2200
Трансмиссия					
Привод	на передние колеса				
Коробка передач	ПП*		М5	А4	М5

** ПП – планетарная передача.*

ТАБЛИЦА 3. РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ «ЗА РУЛЕМ»

	TOYOTA PRIUS	ВАЗ 2111	HYUNDAI ACCENT	VW POLO
Топливная экономичность, л/руб				
Город	5,9/70,8	9,3/111,6	9,5/114	7,2/68,4
Пригород	4,8/57,6	6,7/80,4	7,1/85,2	5,1/48,5
Общий	10,7/128,4	16/192	16,6/199,2	12,3/116,9



Гибридная «Тойота» экономит топливо еще и благодаря узким шинам размерностью 165/65R15 и хорошей аэродинамике – C_x=0,29.

разряженных батареях разгон вялый. Приборы зафиксировали разницу в максимальной скорости 7 км/ч. Динамика «от нуля до сотни» отличается на 8 с, а до 140 км/ч «недозаряженный» гибрид разгоняется аж за 72,2 с, тогда как «полноценный» – за 41,8 с. Все это следует вспомнить перед тем, как предпринимать рискованный обгон.

В общем, «Приус» – типичный городской автомобиль. Не только по динамическим показателям, не столь уж важным в запруженном мегаполисе, но и по настройкам подвески и рулевого управления. Зато наша «Тойота» может похвастаться довольно цепкими тормозами, неплохим выбегом, чрезвычайно точным спидометром с нулевой (!) погрешностью и… Но мы пригнали машину на полигон не только ради замеров динамики.



«Приус» не может похвастать рафинированной управляемостью и впечатляющей динамикой. Этот автомобиль – для размеренной городской езды.

КТО ХОРОШО ЕСТ?

Основная цель, которую преследовали создатели гибридов, – уменьшить их аппетит по сравнению с машинами, под капотами которых лишь двигатели внутреннего сгорания. Умеренный расход топлива, кроме того, неразрывен с высокими экологическими показателями. В теории – так, а на практике? Попробуем сравнить «Приус» с автомобилями, моторы которых близки по рабочему объему, то есть с одноклассниками.

ВАЗ-2111 – близкая многим точка отсчета – представитель самого продаваемого сегодня в России семейства. «Хёндэ-Акцент» роднит с «Приусом» не только объем бензинового двигателя, но и автоматическое переключение передач. А у «Фольксвагена-Поло», пожалуй, один из самых экономичных моторов в мире – дизель 1,4 TDI (технические характеристики автомобилей – в табл. 2).

Машины ездили по одинаковому маршруту с заданной скоростью и остановками. Реальное городское движение не подходит – плотность потока постоянно меняется, а значит, и показатели будут неточными.

Маршрут состоял из двух отрезков по 100 км. На первом имитировали движение в городе – короткие разгоны, торможения, простои в пробках. Достигнута средняя скорость 32,2 км/ч – вполне похоже на мегаполис, если, конечно, нет «гибельных» пробок, которые не сосчитать.

Второй этап – пригородный цикл. Скорость: 60 – 110 км/ч, имитация обгонов, краткие остановки у воображаемых светофоров. Средняя скорость почти вдвое выше городской – 62,8 км/ч.

Ощущения от езды на «Приусе» уже знакомы: при равномерном движении электромотор практически не помогал двигателю внутреннего сгорания, зато на разгонах добавлял машине сил. На остановках бензиновый двигатель выключался, не растрачивая понапрасну топливо, а на скоростях примерно до 30 км/ч электромотор работал в одиночку.

Результаты вполне закономерны (см. табл. 3). В городе «Приус» оказался заметно экономичней соперников. Даже дизель не смог приблизиться к гибриду, лишь за городом разница между ними оказалась ощутимо меньше. Не забудем, однако, что дизтопливо дешевле «92-го» бензина. Поэтому по затратам «Фольксваген» выиграл.

Расчет окончен? Не совсем! Справедливости ради сознаемся: пока в реальной жизни «Приус» не столь экономичен – средний расход 7,4 л/100 км, правда, на трассе, действительно, демонстрирует очень скромный аппетит. Впрочем, большая часть 10-тысячного пробега пришлась на зиму, да и поездки были, как правило, непродолжительными, поэтому «Приус» редко выключал бензиновый двигатель. И все-таки есть в этом автомобиле некоторая загадочность!

Подведем промежуточные итоги. «В быту» гибриды экономичнее одноклассников с бензиновыми двигателями. А значит, есть смысл крепить союз ДВС и электрического мотора. Конечно, жаль, что пока не выпускают гибридные установки с двигателем на солярке, но ничего, подождем, а пока продолжим осваивать «Приус». □

ГОРЯЧИЙ ПРИЕМ

СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ, АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ, СЕРГЕЙ КЛОЧКОВ.
КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Кондиционер в автомобиле давно не роскошь. Для многих это вещь почти обязательная. Ведь одуревший от жары человек за рулем может натворить немало бед, а живительный ветерок из открытых окон спасает далеко не всегда – где его взять, если стоишь в пробке? Иное дело, когда «холодильник», упрятанный в недра подкапотного пространства, наполняет салон почти ледяным воздухом.

Однако стоит переборщить с прохладой, как заболит горло – со всеми вытекающими последствиями. Выходит, опять нужно искать компромисс?

Наиболее продвинутые автомобили оснащают не просто кондиционерами, а климатическими установками. Ведь для комфортного пребывания человека важно не просто остудить воздух, а еще правильно перемешать его, отрегулировать влажность, учесть еще кучу мелочей, над которыми мы не задумываемся. Впрочем...

В редакционный парк приходят все более современные автомобили, в том числе с кондиционерами. И пусть до настоящих «климатиков» они еще не дотягивают, проверить их очень хочется. В роли первопроходцев здесь выступили две редакционные новинки – «Мицубиси-Лансер» и «Тойота-Королла». А так как обещанное синоптиками жаркое лето было еще впереди, для испытаний мы решили использовать аэроклиматическую камеру АМО «ЗИЛ», знакомую читателям по нашим экспериментам с «заморозкой» автомобилей.

Возможности камеры позволяют не только выстуживать машину, но и разогревать ее до шестидесяти градусов, имитируя при этом движение на беговых барабанах. Конечно, экстремальная жара ни нам, ни автомобилям ни к чему, поэтому, когда зиловские инженеры предложили оценить производительность систем кондиционирования при «средних» 35°С, мы не возражали.

СОВЕТЫ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ, ВЕРДИКТ ГОСУДАРСТВА

Любая инструкция по эксплуатации современной иномарки довольно обстоятельно рассказывает, как пользоваться системой отопления и вентиляции в целом и кондиционирования в частности. В нашем случае мнение производителей единодушно: для наиболее правильного и быстрого охлаждения салона надо направить воздух в центральные и боковые дефростеры передней панели, задав регулятором направление «все в лицо». Система рециркуляции при этом выключена, хотя, по мере охлаждения салона, ею рекомендуется воспользоваться, дабы активизировать процесс.



Климатическая камера: вид непривлекательный, зато греет что надо.



«Тесто 425» за работой: контроль скорости и температуры.

ИЗМЕНЕНИЯ ТЕМПЕРАТУР ВОЗДУХА В ЗОНЕ ГОЛОВЫ ПЕРЕДНЕГО ПАССАЖИРА. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПОТОКОВ: ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО/НОГИ

	Скорость, км/ч	Температура, °С		
		20 мин (1200 с)*	30 мин (1800 с)*	40 мин (2400 с)**
«Мицубиси-Лансер»	50	21,3	20,2	23,2
	90	22,2	21,7	25,6
«Тойота-Королла»	50	25,0	25,8	30,0
	90	25,2	26,0	29,8

*Максимальная скорость вентилятора. **Частичная скорость вентилятора.

В принципе все логично – холодный воздух, поступающий в верхнюю часть салона, по законам физики перетекает вниз, выстуживая все на своем пути. Однако нужно знать меру. Ознакомившись с методикой эксперимента и проведя первые, прикидочные заезды, мы очень быстро сдались. Оказалось, усидеть почти час в автомобиле, когда в лицо дует ледяной (3–5°С) ветер со скоростью 6–7 м/с даже в зимней одежде сложно. В горле тут же появляются первые признаки воспаления, а из носа, простите, течет ручьем. Пришлось обратиться за консультацией к ГОСТ Р50993-96.

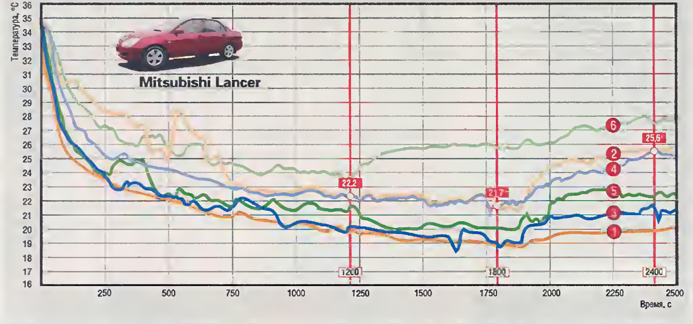
Надо сказать, требования стандарта размыты и довольно скупы (чувствуется, что российские автопроизводители еще не задумывались всерьез о кондиционерах). Единственная четкая рекомендация – скорость потоков в зоне головы водителя и пассажиров при работе системы не должна превышать 0,5 м/с, а температура – опускаться ниже чем на 8°С относительно наружной. Для сохранения здоровья и работоспособности подобные рекомендации показались предпочтительнее. На эти цифры мы и ориентировались, отдавая себе отчет, что точно следовать им могут лишь автоматизированные климатические установки, а не простые кондиционеры. Поэтому провели замеры, равномерно распределив потоки на ветровое стекло и в ноги. Так сказать – 50 на 50.

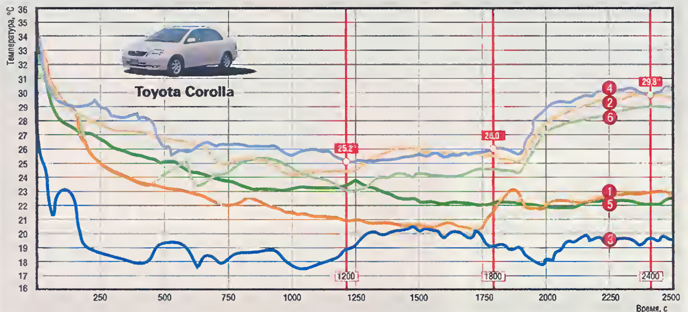
ПОЕХАЛИ

В камере жарковато, не спасает даже легкий бриз от пока едва работающего огромного вентилятора. Но вскоре он задует всерьез, имитируя встречный поток на скорости 50, а потом и 90 км/ч. Тогда не только понежиться в летней духоте – даже устоять около автомобиля будет довольно трудно.

Но вот все завертелось, задвигалось, зашумело. Голову обдало ледяным дуновением – началось. Что происходит с климатом в цифрах, мы узнаем потом, после обработки результатов. Пока же приходится доверять ощущениям да переносному измерителю температуры и скорости воздуха «Тесто 425».

Применительно к ветровому стеклу его показа-





Эффективность систем кондиционирования при 90 км/ч и 35°С.

ния бесстрастны: 7,6°С при 6,05 м/с. Пока не ясно, хорошо это или плохо, хотя грубые замеры в ногах и зоне головы позволяют отметить, что при максимальной производительности вентилятора «печки» водителю и переднему пассажиру довольно комфортно. Вверху температура около 19,5°С, а в нижней части 20,5–21,0°С.

Через 20 минут движения (именно столько потребовалось для стабилизации климата в машине) переходим в режим рециркуляции. Логика подсказывает, что температура внутри должна понизиться. По нашим прикидкам, впереди холодает на 2–3°С, хотя на выходе из дефростера ветрового стекла температура воздуха практически не меняется.

Еще десять минут ледяной атаки – и наконец можно снизить скорость вентилятора до средней. Здесь уже никаких чудес не происходит: только что установившиеся показатели вновь начинают меняться – теперь в сторону увеличения. Прилив тепла в этом режиме особенно заметен в верхней части салона, где температура быстро повышается. В зоне ног ситуация несколько лучше, но все же очевидно, что выбранное распределение потоков при частичной производительности вентилятора не годится. Оно нарушает логику комфортного существования.

Следующий скоростной режим – 90 км/ч (а это полное повторение эксперимента с остановкой и прогревом салона автомобиля), по нашим наблюдениям, неожиданностей не приносит – все закономерности сохраняются. Теперь пересаживаемся в «Тойоту-Королла».


Схема установки датчиков температуры.

ВЛАЖНОСТЬ ВОЗДУХА В ЗОНЕ ГОЛОВЫ ПЕРЕДНЕГО ПАССАЖИРА

	Время работы А/С, мин	Влажность, %
«Мицубиси-Лансер»	13	25–33
«Тойота-Королла»	13	34

Увы, любители сенсаций будут разочарованы: все взаимосвязи в полной мере корректны и здесь. Конечно, есть небольшие отличия. Например, у «Тойоты» меньше скорость воздуха, подаваемого на ветровое стекло (4,0–4,3 м/с), немного выше его температура: 9,5–10,0°С. При этом в ноги дует сильнее, да и поток ощутимо прохладнее (19°С). Наконец, система кондиционирования «Короллы» совершенно не реагирует на включение рециркуляции: ни в одном из скоростных режимов не удалось зафиксировать разницу. Хорошо это или плохо, сказать трудно. С одной стороны, нет запаса, с другой – кондиционер прекрасно справляется со своей задачей, не вызывая нареканий. Так что нет смысла сгущать краски, когда конечный результат положителен.

ПЕРВЫЙ ЭКЗАМЕН СДАН

Что же, в предложенных нами условиях оба автомобиля успешно прошли испытания, продемонстрировав хорошую эффективность систем кондиционирования. Конечно, в эксперименте не было палящих солнечных лучей и забортных температур под пятьдесят градусов. Погода была выбрана «средняя» по меркам российского климата. Возможно, в реальной жизни наши подопечные столкнутся с более жесткими погодными условиями – тогда будет повод сравнить полученные результаты. □

ПРОПАВШАЯ ИСКРА

ГЕННАДИЙ ЕМЕЛЬКИН

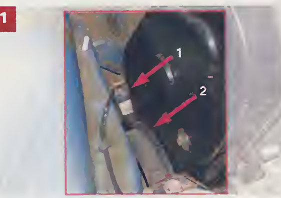
Итак, двигатель не заводится? В предыдущих беседах мы разобрались в том, как проверить электрические цепи бензонасоса и форсунок. Ну а что делать, если управляющий сигнал на них не поступает? Начнем «от печки» – задающего диска. Это зубчатое колесо, объединенное со шкивом привода генератора (2 на фото 1). Если провернется (например, отслоился резиновый демпфер) – двигатель пустить не удастся. Возможно, вы воспользуетесь опытом тех, кто об этом рассказал в ЗР, 2003, № 4. В противном случае нужен новый шкив.

Положим, шкив с зубчатым диском в порядке. Тогда переходим к электрической части. Если нет одновременно искры на свече и сигнала на форсунке, то с высокой долей вероятности виноват датчик положения коленвала (ДПКВ – 1 на фото 1) или его цепь. Не получая сигнала с этого датчика, контроллер расценивает ситуацию как остановку двигателя и прерывает управление форсунками и модулем зажигания.

Для проверки работоспособности ДПКВ снимаем со свечи любого цилиндра высоковольтный провод, вставляем в наконечник исправную свечу (можно из запасных) и, положив ее на «массу», включаем стартер. Есть искра и сигнал на форсунке? Значит, ДПКВ и его цепь исправны и, возможно, нужно заменить свечи. При этой проверке исключительно важно надежное соединение корпуса свечи с «массой», в противном случае высокое напряжение пробьет изоляцию вторичной обмотки модуля зажигания и ему – конец. А за новый вы заплатите около 1500 руб. Если это делать вдвоем, то вы должны плотно прижать корпус свечи к «массе» (например, клапанной крышке), после чего помощник повернет ключ зажигания. А не наоборот. Если же работаете в одиночку, свечу надо закрепить так, чтобы искру можно было увидеть даже с места водителя. Один из вариантов закрепления свечи показываем на фото 2: провод соединяет ее резьбовую часть с «массой».

...А если искры нет? Тогда проверим сам ДПКВ. Его сигнал – переменное напряжение, при прокрутке стартером составляющее около 4,5 В. Как в этом убедиться? Лучше всего при помощи несложного приспособления – это разъем ДПКВ с двумя проводами.

Отсоединив колодку жгута от ДПКВ, ставим вместо нее разъем с проводами, к ним подключаем мультиметр, переводим его в режим измерения переменного напряжения и включаем стартер. Нет сигнала? Виновен датчик. Есть переменное напряжение около 4,5 В? Датчик в порядке. Но, возможно, неисправна его цепь. В этом случае проверим сигнал, поступающий с ДПКВ на контакты контроллера (схема 1).



Датчик положения коленвала (1) и задающий диск (2).



Проверка «на искру».



Разъем модуля зажигания.

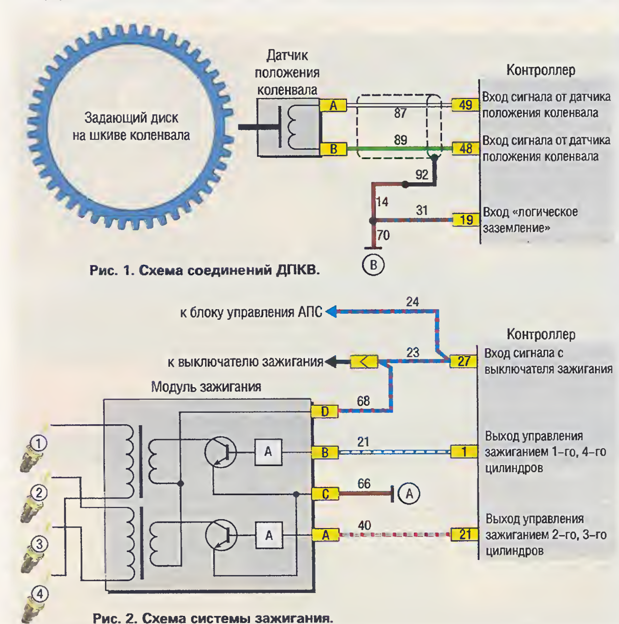


Рис. 1. Схема соединений ДПКВ.

Рис. 2. Схема системы зажигания.

Сняв минусовую клемму с аккумуляторной батареи, отсоединяем колодку жгута от контроллера, подключаем мультиметр к контактам 48 и 49 колодки жгута, затем восстанавливаем связь батареи с «массой» и прокручиваем коленвал стартером. Напряжение в норме – значит, дефект в самом контроллере. Нет сигнала – повреждена цепь датчика.

Возможен случай, когда сигнал на форсунку поступает, а искры на свече нет. Тогда под подозрение попадает цепь модуля зажигания. Снимаем с него разъем и включаем зажигание – напряжение с аккумулятора подается на контакт D (фото 3 – первый справа). Нет 12 В? Проверяем, нет ли обрыва провода 68ГП (схема 2). Есть 12 В? Проверяем цепь «массы» модуля (это контакт C – второй справа на фото 3).

Чаще всего случаются повреждения цепи. Отказы самого контроллера достаточно редки, а что касается модуля зажигания, то, если пробита изоляция одной из вторичных катушек, двигатель, хотя и на двух цилиндрах, но заработает.

Итак, алгоритм поиска причин «незапуска» очень простой: бензонасос – проверка искры на свечах – проверка сигнала на форсунках. □

ПАМЯТКА АРТИЛЛЕРИСТУ

ИГОРЬ МИХЕЕВ

Пришедшее из латыни красивое слово «детонация» (по-нашему – взрыв) охватывает множество явлений, без которых человечество и сегодня помаленьку воевало бы разве что холодным оружием. А мы, просвещенные, вон как продвинулись... Любой взрыв, даже мирный, в основе своей разрушительный процесс. Едва появились двигатели внутреннего сгорания, инженеры тут же столкнулись с печальным фактом: в некоторых случаях вместо обычного сгорания в цилиндрах происходят аномальные явления: он работает с резкими, высокого тона металлическими стуками, теряет мощность, перегревается. Такое отклонение от нормы назвали детонацией – ниже вы убедитесь, что неспроста.

ИЛЛЮЗИЯМ ВОПРЕКИ

Кто не встречал красочных описаний того, как в цилиндре от искры «взрывается» рабочая смесь! Не верьте любителям красного словца – при нормальной работе мотора никаких взрывов нет.

Когда сгорание идет «как по писаному» (в учебниках для студентов), давление газов на поршень меняется плавно, мягко – это показано зеленой кривой на рис. 1. Пламя от искры свечи разбегается своеобразным фронтом, постепенно захватывая весь объем камеры сгорания. Скорость движения фронта пламени в современных двигателях при интенсивной турбулизации (завихрении) рабочей смеси – до 50–80 м/с.

У спокойного сгорания свои достоинства: оно хорошо поддается расчету, с ним легче оптимизировать передачу энергии газов поршням, шатунам, коленвалу, трансмиссии, исключив перегрузку деталей, нарушение их смазки, быстрый износ, поломку, опасные колебания и т. д.

«Жесткость» процесса (отношение скорости нарастания давления к углу поворота коленвала) обычно не выше 1,5–2 бар/градус. На графике (рис. 1) об этом можно судить по наклону кривых к горизонтали.

Практически весь заряд в камере сгорания должен сгореть прежде, чем откроется выпускной клапан, а от того, как соотносится этот процесс с углом поворота коленвала, зависят мощность, крутящий момент, экономичность двигателя, поле температур и т. д. Поэтому искра между электродами свечи должна появиться несколько раньше, чем поршень достигнет верхней мертвой точки, – это называют опережением зажигания (см. рис. 1). Оно не может быть одинаковым для совершенно различных режимов работы двигателя и должно изменяться в широких пределах. Оптимальный угол опережения зажигания устанавливает автоматика – от простейшей механической до современной электронной.

А теперь об аномальном процессе – детонации. Для острастки начнем с последствий. Они довольно многообразны, но больше всего достается поршням. Примеры – на фото. Механические и тепловые нагрузки, хотя и действуют локально, огромные. Кромки поршней нередко оплавляются, перемычки между кольцами ломаются, достается и кольцам. Детонация повреждает и другие детали: поршневые пальцы, шатунные вкладыши и т. д.

Давление в камере сгорания

2

3

1

Угол опережения зажигания

ВМТ

Угол поворота коленвала

Рис. 1. Характер изменения давления в цилиндре двигателя: 1 – нормальный процесс; 2 – с детонацией; 3 – с уменьшенным («поздним») УОЗ.

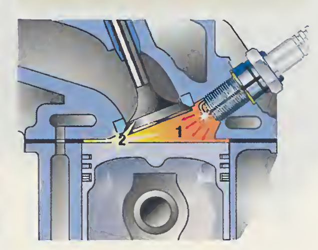


Рис. 2. Камера сгорания двигателя ВАЗ-2103: 1 – зона нормального сгорания; 2 – зона детонации.

Одна из причин беды – недостаточная детонационная стойкость горючего. Например, бензин АИ-80 (А-76) даже прежним моторам ВАЗа со степенью сжатия всего 8,5 противопоказан. Вы это, конечно, знаете – и на АЗС зальете АИ-92. Для моторов с еще большей степенью сжатия (9,8–10,5) нужен АИ-95. Но кто гарантирует, что вас не надули? Порой в бензобак попадает тот еще коктейль!

Как мы уже отметили, смесь, воспламенившись от искры, сгорает не мгновенно. Фронт пламени постепенно приближается к дальнему углу камеры сгорания (зона 2 на рис. 2), и хотя там еще ничего не горит, давление и температура за счет «поджатия» уже сгоревшей частью заряда становятся выше, что ускоряет ход окислительных реакций. Если топливо не обладает достаточной детонационной стойкостью, в сжатой смеси образуются неустойчивые химические соединения, способные самовоспламениться от малейшего дополнительного «толчка». Но концентрация этих соединений по объему зоны 2 неодинакова: в точке, где они наименее устойчивы, происходит первый локальный взрыв, вокруг которого с огромной скоростью (до 2500 м/с) разбежится ударная волна, скачком поднимающая давление и температуру. Пробегая через другие части заряда, близкие к самовоспламенению, ударная волна легко «поджигает» их, рождая новые волны. За фронтом каждой ударной волны, как за локомотивом, движется детонационная волна, но процесс сгорания не мгновенен, после прохождения волн смесь какое-то время догорает. Тем не менее скорость детонационного сгорания в десятки раз больше обычного (его часто так и называют – «быстрым»).

Кстати, «частокол» на красной кривой (см. рис. 1) – это лишь результат реакции датчика давления на ударные волны и отражения их от стенок. Высокие значения давления действуют локально, а среднее эффективное давление в камере меньше, чем при нормальном сгорании. Результат примерно такой, как при очень резких ударах ювелирным молоточком по головке блока и поршню – следы останутся, а сдвинуть с места массивные детали трудно. Вот эти стуки ударных волн и слышны при детонации. При работе





Поршни, разрушенные детонацией.

с высокой нагрузкой для некоторых двигателей допускается кратковременная (одна-две секунды) детонация. Длительная же приводит к такому перегреву поверхностей, образующих камеру сгорания, что поршень начинает оплавляться. Также вследствие перегрева может начаться самовоспламенение смеси до появления искры – так называемое калильное зажигание, еще больше подхлестывающее детонацию. В выхлопных газах вы заметите черно-зеленый дым (вылетают частицы металла) – двигателю конец! В лучшем случае его ждет очень дорогостоящий ремонт.

Детонационная стойкость бензина обозначена в его октановом числе. В то же время вероятность появления детонации зависит от конструкции двигателя, так что рекомендации завода-изготовителя по части применяемого топлива игнорировать не стоит. Например, для двигателя ЗМЗ-24-01 («Волга») со степенью сжатия 6,7 оптимальным оказывается бензин АИ-80. Но для двигателя 24Д со степенью сжатия 8,2 он уже неприемлем. Необходим, как минимум, АИ-92.

Но и обратная замена недопустима! При низкой степени сжатия сгорание высокооктанового топлива затягивается, это ведет к перегреву выпускных клапанов и даже их обгоранию. Щедрость здесь неуместна – мотору 24-01 бензины с октановым числом 91 и выше только во вред.

ПОМОГИ МОТОРУ

Как быть, если после заправки в пути началась сильная детонация, заменить дрянной бензин нечем, а доехать нужно?

Вспомним, что еще провоцирует детонацию. Во-первых, увеличенная нагрузка на двигатель: чем сильнее открыт дроссель, тем лучше наполнение цилиндров, больше масса смеси, сжатой в камере сгорания, выше ее давление и температура. Отсюда повышенный риск детонации. К тому же система питания устроена так (ЗР, 2004, № 2), что при больших нагрузках несколько обогащает смесь для получения максимума крутящего момента или мощности – такая горит быстрее и жарче, тоже способствуя детонации.

Каждому следует знать об особенностях двигателя. Неопытный водитель «Жигулей» штурмует подъемы «внатяг» и, даже заслышав стуки, не сбавляет газ. Это верный способ вызвать сильную детонацию и на хорошем бензине: у нее появляется больше времени для развития. Сделаем наоборот: прикроем дроссель, а обороты повысим, перейдя на пониженную передачу.

Но это верно, только если исправен центробежный регулятор распределителя зажигания, иначе детонация возможна и на повышенных оборотах! У моторов переднеприводных ВАЗов с высокой степенью сжатия (9,8–10,5) это бывает и при максимальной мощности – в реве мотора не каждый выделит посторонние стуки. Если услышал – сбавь нагрузку, мощность. Иначе говоря, поезжай медленней.

Следующий фактор – угол опережения зажигания. Уменьшив его, сдвинем максимум давления (синяя кривая на рис. 1) правее, не давая чрезмерно вырасти вблизи ВМТ. Часть мощности потеряем, но побережем двигатель! Электронные системы современных автомобилей по сигналу датчика детонации сами корректируют УОЗ. Естественно, пока исправны. И – в ограниченных пределах. Так, на ВАЗ-2110 многие сознательно используют АИ-92 вместо АИ-95. Но от опытов с АИ-80 лучше воздержаться.

А вот прием необычный, проверенный «бывалым» на 1,5-литровом моторе ВАЗ-21083: сместить зубчатый ремень относительно шкива распредвала на один зуб в сторону запаздывания газораспределения. Наполнение цилиндров ухудшается – и детонации нет.

Что еще ей способствует? Конечно, повышенная температура в камере сгорания. А она зависит от теплоотвода: немного перегрелся мотор – и уже отвечает звоном на открытие дросселя. Вывод: пора привести в порядок систему охлаждения.

Вероятность детонации выше, когда на поверхностях, образующих камеру сгорания, много нагара; он тоже ухудшает теплоотвод и несколько повышает степень сжатия. Обычный источник нагара – дешевые масла с высокой зольностью, а порой и бензин туманного происхождения. Надежно избавиться от нагара, не разобрав двигатель, трудно – выходит, ездить на высококачественном масле и бензине зачастую дешевле! □

ВПЕРЕД НОГАМИ

ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Спать лучше всего на кровати, несколько хуже – в кресле и совсем плохо – стоя. При определенной тренировке спать можно даже на ходу.

Впрочем, все дело в привычке – кто-то спит и на гвоздях.

Те, кому приходилось ночевать в машине, наверняка знают, как непросто оборудовать в ней удобное спальное место. Как ни раскладывай сиденья, а от верблюжьих горбов, образуемых подушками и спинками, никуда не денешься. Заснуть на них можно разве что после суток непрерывной езды.

Однако после небольших доработок сиденья наших машин раскладываются во вполне сносные спальные места. Предлагаем вашему вниманию варианты оборудования их в «Волге», «десятке» и «Оде».





Крючки на кузове нужно немного разогнуть.



Соединяем проушины стальным уголком на заклепках.

ВАЗ-2110

После наших доработок в этой машине получилось самое удобное спальное место. Спинки заднего сиденья нужно сделать легкосъемными, а для этого слегка разогнуть нижние крючки (см. фото) и доработать рамку подлокотника. Ее кронштейны соединяем стальным уголком, надеваем на штатные шпильки кузова и гайки впредь не прикручиваем – держится рамка вполне надежно, а сниматься будет одним движением. Вот и вся переделка. Спинки задних сидений укладываем задом наперед на подушки передних, отклоняем передние спинки и расстилаем ковролин (см. фото).



«ОДА» ИЖ-2126

Спинки задних сидений в штатном варианте откидываются вперед. С точки зрения оборудования ночлега – совсем не достоинство, но эта же особенность позволяет трансформировать салон в кровать с минимальными переделками.

В головках болтов, крепящих петли спинок, сверлим отверстия и вставляем в них подходящие кольца, например, от связки ключей (см. фото). Теперь, чтобы сдвинуть петли и снять спинки, болты можно ослабить голыми руками. Другой вариант – вместо штатных болтов подобрать такие же, но с головками-барашками. Для удобства желательно ослабить саморезы планки, удерживающей ковролин на спинках сидений (см. фото). Вот и все доработки.

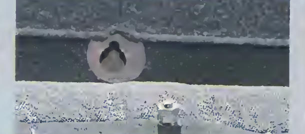
Передние сиденья сдвигаем до упора вперед и максимально раскладываем их. Ослабляем болты петель у спинок заднего сиденья, выводим петли из зацепления, сдвинув их со шты-



«ВОЛГА» ГАЗ-31105

Несмотря на, казалось бы, самый просторный салон, приспособить его для ночлега непросто – багажник отделен сплошной перегородкой, к которой намертво прикручены спинки сиденья. Придется сделать их съемными. Для этого извлекаем запаску, снимаем ее полку и обивку. В стенке есть два больших отверстия под шпильки спинок – пропилим в них круглым напильником пазы, которые свободно проходили шпильки (см. фото).

На шпильки надеваем куски толстого резинового шланга и с зазором 1 мм наворачиваем гайку и контргайку. Теперь, чтобы снять спинку, достаточно надавить на нее сверху и ввести шпильку из прорези. Спинки размещаем в изголовье, на подушке заднего сиденья.



Быстросъемные крепления спинки.

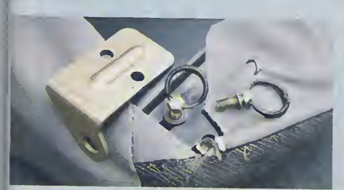
Если же их уложить на подушки передних сидений, спальные места получатся почти горизонтальными, но несколько короче, чем в первом варианте – ноги под панель уже не засунешь (см. фото).

рей (см. фото), вынимаем из-под планок ковролин и снимаем спинки. Снимаем подушку заднего сиденья и на ее место укладываем спинки: правую с левой стороны, левую – с правой, таким образом, чтобы выемки в спинках попали на арки задних колес (см. фото).

Располагаться на ночлег удобнее ногами к панели приборов, а снятую подушку разместить на полке багажника.



Ослабив болты, сдвигаем петли с осей.



Для удобства болты петель оснащаем кольцами.



Планки, удерживающие ковролин на спинках, нужно слегка ослабить.

СВОЙ – ЧУЖОЙ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ.
ФОТО: АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ, КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Для самостоятельной оценки такие повреждения слишком серьезны. Официальная калькуляция наверняка займет не один лист.

В уличной толчее поцарапать автомобиль – пара пустяков. Обязательное страхование быстрого возмещения не гарантирует, а растрачивать жизнь на хождение по кабинетам из-за мелкой вмятины – роскошь, позволительная не для всех. В этом случае велик соблазн, договорившись с обидчиком, получить компенсацию, не сходя с места происшествия. Только будет ли она достаточной?

ПРОТИВ ПРАВИЛ

«Разборки» на асфальте чреваты неприятностями для обеих сторон. Ведь, ударив по рукам, соучастники вряд ли отправятся узаконить взаимоотношения в ГИБДД. Хлопотно, да и виновного непременно ждет административная кара. Но, обставив все по-быстрому, соглашатели нарушают Правила, добровольно покинув правовое поле. Поводов для запоздалого раскаяния может быть много. Скажем, недобросовестный «коллега» единолично сдастся властям, представив ДТП в выгодном для себя свете. Задним числом учинить иск может и фирма – владелец автомобиля. Не исключено, что по поводу свежей царапины придется объясняться на посту ДПС. Но, главное, отступные могут оказаться куда меньше реальной стоимости ремонта.

ОЧЕВИДНОЕ – НЕВЕРОЯТНОЕ

Полностью оценить ущерб способен только профессионал. Если вы не из их числа, сперва обязательно классифицируйте повреждение. Убедитесь, не ушли ли зазоры по периметру дверей, крышки багажника и капота. У наших машин они неравномерны с рождения, но свои каждый хозяин обычно знает «в лицо». Посмотрите, не пошли ли по крыше складки, не треснули ли стекла (особенно вклеенные).

Прикиньте, уцелела ли геометрия силовых элементов или хотя бы видимых их частей. Это лонжероны, пороги, поперечины и стойки. Обязательно проверьте, не потекли ли радиаторы охлаждения двигателя, автоматической коробки или кон-



В дилерских центрах такой бампер восстанавливать не будут. Если отломанные фрагменты не утрачены, можно обратиться к умельцам. Но цена и качество ремонта будут иными.



Сминаемые носки лонжеронов на современных автомобилях скорее правило, чем исключение. Даже относительно легкий удар может вызвать их деформацию.



Складки на крыше – признак пространственной деформации кузова. Для определения стоимости ремонта понадобятся профессиональные знания и, возможно, мерительный инструмент.



От удара пластик вытянулся и придать ему исходную форму крайне сложно. Вердикт профессионала – замена с подбором цвета и окраской.



Заломы на завальцовках дверей – показания к их замене. Порог поврежден не сильно, но на большой длине. Вывод тот же.

диционера, не расколот ли бачок омывателя или расширительный бачок (они часто стоят в травмоопасной зоне за передним бампером). Вообще, никаких луж под автомобилем образовываться не должно. Гляньте, не сместились ли колеса относительно кузова, не пострадали ли элементы подвески. Напоследок необходимо проверить, не заедают ли двери и опускные стекла.



Смыкание зазора в проеме двери свидетельствует о нарушении геометрии задней стойки. Восстановление наверняка потянет за собой ремонт множества сопряженных элементов.

Если что-то из перечисленного обнаружено – это косвенный признак тяжелой деформации кузова. В этом случае торг неуместен – без официального оформления аварии не обойтись.

Следующий вид столкновения куда менее грозен: например, деформирован каркас детали, порван металл или замяты завальцованные участки, но обманываться не стоит: здесь экспертная оценка требует знаний технологии ремонта. Нелегко восстановить форму поверхности, если она деформирована на большой площади или расположена в труднодоступном месте. Порой замена целесообразнее ремонта, но решение опять-таки может принять только специалист. Значит, и здесь разойтись полюбовно не выйдет – цену вопроса на дороге не согласовать.

Самый легкий вид соударения – касательный. В нем, как правило, страдают лишь наружные панели. Если размер «раны» невелик – это, пожалуй, единственный вариант, позволяющий разобраться на месте. Хотя тут тоже есть свои хитрости. Популярные ныне на иномарках алюминиевые и композитные материалы в официальных сервисах обычно не восстанавливают.

Чудеса коварства проявляет пластиковый бампер. Фокус в том, что вещь эта, как правило, упругая и принимает первоначальную форму даже при сильном ударе. Снаружи все выглядит довольно безобидно. Так, содранная краска да небольшая трещина. Все это без тру-



Расправлять острые кромки металла долго и дорого. Да и красить крыло все равно надо целиком. Целесообразно выбросить и поставить новое.



Небольшая вмятина и пара царапин – подходящее поле деятельности для доморощенного оценщика. Сумма ремонта, как и вероятность ошибки, относительно невелика.

СРЕДНЯЯ СТОИМОСТЬ РЕМОНТА ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТО В МОСКВЕ, РУБ.

Марка автомобиля, наименование детали	Ремонт	Замена	Окраска	Средняя стоимость
ВАЗ-2107				
Бампер	160	200	–	980
Капот	660–3680	400	1200 (1520)*	1750
Крыло переднев	640–2780	1880	1200 (1520)	674
Дверь передняя	580–3280	1200	920 (1040)	4322
Дверь задняя	580–3280	1200	920 (1040)	1184
Крышка багажника	520–2160	320	920 (1120)	1200
Крыло заднее	720–2000	1920	1200 (1520)	696
ВАЗ-21093				
Бампер	740	220	960	2050
Капот	1000–3800	420	1200 (1440)	1850
Крыло переднее	800–2400	400	960 (1152)	1500
Дверь передняя	600–2800	1240	920 (1104)	2590
Дверь задняя	600–2800	1240	840 (1008)	2050
Дверь задка	480–2440	1160	1040 (1248)	1270
Боковина левая (крыло)	1400–5200	6000	1080 (1296)	3335
Боковина правая (крыло)	1400–5200	6000	1080 (1296)	2170
ВАЗ-2115				
Бампер	740	220	960 (1152)	2410
Капот	1000–3800	420	1200 (1440)	4200
Крыло переднее левое	800–2400	400	960 (1152)	1750
Крыло переднее правое	800–2400	400	960 (1152)	1680
Дверь передняя	600–2800	1240	920 (1104)	2850
Дверь задняя	600–2800	1240	840 (1008)	1850
Крышка багажника	600–2400	960	1040 (1248)	1540
Крыло заднее левое	800–2640	2400	1440 (1728)	1430
Крыло заднее правое	800–2640	2400	1440 (1728)	1260
ВАЗ-2110				
Бампер	–	280	960 (1160)	2420
Капот	1000–3800	500	1280 (1520)	6370
Крыло переднее левов	800–2400	860	1280 (1520)	1670
Крыло переднее правое	800–2400	860	1280 (1520)	1290
Дверь передняя	840–2800	1400	1000 (1200)	6860
Дверь задняя	840–2800	1400	840 (1000)	4050
Крышка багажника	520–2440	520	1040 (1240)	2080
Крыло заднее левое	800–2640	2400	2680 (3216)	4550
Крыло заднее правое	800–2640	2400	2680 (3216)	2375
ВАЗ-2121				
Бампер	360	240	–	1170
Капот	760–3880	240	1400 (1680)	3290
Крыло переднее	600–2400	1440	1600 (1920)	1060
Дверь передняя	680–2800	520	1680 (2016)	2730
Дверь задка	600–1600	400	800 (960)	7500
Боковина левая (крыло)	1840–8800	2000	1560 (1872)	2700
Боковина правая (крыло)	1840–8800	2000	1560 (1872)	1900
ГАЗ-3110				
Бампер	494	343	840	4530
Капот	1600–2027	490	3248	2600
Крыло переднее	963–2646	525	2166	1300
Дверь передняя	963–3850	175	1803	1350
Дверь задняя	963–3367	175	1624	1220
Крышка багажника	1295	560	3006	1660
Крыло заднее	1082–3006	4210	1802	1200

**В скобках окраска металликом.*

да поправят в любом сервисе по цене порой ниже «жестяночной». Однако скрытые разрушения могут оказаться катастрофическими. Ведь сразу за бампером – жесткая поперечина, которую без сварки не вытянешь. А чуть дальше – гофры сминаемой зоны лонжеронов…

Но случается, до ГАИ высоко, а до СТО далеко. Повреждения вроде незначительные – третьего вида. И вы решились договориться…

НЕ ДОРОЖЕ ДЕНЕГ

Качественный кузовной ремонт – это цепь взаимосвязанных обязательных к исполнению операций. Делать кое-как, «лишь бы не видно», настоящий мастер не будет! Поэтому имейте в виду следующее: доступ к поврежденным элементам чаще всего связан с разборкой. Работа довольно дорогая. Так, перебрать арматуру двери в «Ситроене-С5» стоит $75! А демонтаж фары с «Берлинго» связан со снятием переднего бампера, что, сами понимаете, недешево.

Восстановленные детали обычно красят целиком. Когда на поверхности есть четкая граница (ребро жесткости, молдинг и т. д.), можно обойтись и частичной окраской. Правда, если основа – металлик, лаком все равно покрывают весь элемент. (Кто не знает – металлик наносят в два приема – сперва основу, потом лак. Отсюда в прейскуранте возникает надбавка за двухслойность.)

Затем может понадобиться финишная полировка, восстановление антикора и т. д. В стоимость окраски обязательно входит время (около 1 нормочаса) на подготовку инструмента.

Очевидно, что учесть все нюансы неспециалисту сложно. Поэтому некоторые усредненные цифры мы свели в таблицу. Это – для российских машин, ибо тут есть хоть какая-то стабильность. Для иномарок, где разброс цен необъятно широк, приведенные цифры надо умножить минимум на два. Впрочем, расчеты весьма приблизительны. Разумнее все же добраться до сервиса и обратиться за помощью к специалистам. Они если и просчитаются, то ненамного. □

Редакция благодарит ООО «ЭКСИС-КАР» и бюро «МОСЭКСПЕРТИЗА» за помощь в подготовке материала.

ДРУЖЕЛЮБНЫЙ «СОЛЕКС»

БОРИС ЕЗДАКОВ

О капризах «Солекса» написано немало. Впрочем, невзирая на его недостатки, грамотный автомобилист с ним справится. А мы адресуем эту беседу начинающим.

Неполадки в «Солексе» часто объясняются малыми проходными сечениями некоторых дозирующих элементов. Стоит засориться распылителям ускорительного насоса, как о былой резвости разгона остается лишь мечтать. Смесь слишком обедняется. В этом случае снимем крышку воздухофильтра и проверим, работают ли распылители. Струйки бензина из них разглядеть непросто, так что включим яркую лампу-переноску. Несколько раз открываем дроссельную заслонку и смотрим. Хорошие струйки? Тогда причина провалов, клевков машины иная, вплоть до противоположной: например, смесь переобогащается, если не достает до седла топливный жиклер холостого хода. В таких случаях его нужно довернуть до места.

Если же струек нет или они слабые, распылители промоем. Чтобы снять их, демонтируем верхнюю часть (крышку) карбюратора. Эффективность аэрозольного очистителя повысит простенькое приспособление (фото 1). Со старого баллончика очистителя снимаем «кнопку» и рассверливаем отверстие до диаметра 5,5 мм. Сюда вставим входную трубку распылителя карбюратора и все это подсоединим к баллончику свежего очистителя кусочком трубки, приложенной к баллону. Поочередно зажимая пальцем выходные отверстия распылителей, добиваемся того, чтобы из обоих вытекали полноценные струйки. Получилось (см. фото 1)? Тогда собираем карбюратор и пробуем работу мотора.

Иногда за нажатием на педаль газа следует сильный, затянутый провал, хотя все вышеперечисленное в порядке. В чем же дело? В особенностях конструкции «Солекса». Две части поплавковой камеры снизу соединены каналом и здесь же – главные топливные жиклеры карбюратора! Очистив от грязи дно поплавковой камеры, кое-кто на этом успокаивается. А зря! Посторонние частицы в соединительном канале, рядом с жиклерами, не видны. Нажмешь на газ – и они подсасываются к жиклеру. Проскочили – не беда. А случись мусор покрупнее – и бензин через жиклер в главную дозирующую систему не поступает. Или идет слабо. Вот вам и глубокий провал. При открытии второй камеры мотор иногда оживает… Если, конечно, его топливный жиклер тоже не засорен.

Как быть? Выручит медицинская груша и трубочка от детского лакомства «Чупа Чупс» (фото 2). Отсасываем бензин вместе с твердыми частицами сначала из поплавковой камеры (куда не следует лезть тряпочками, иначе есть риск оставить волокна ткани), а затем – из соединительного канала.

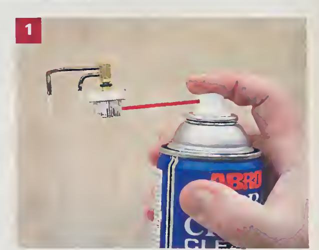
Еще одна особенность «Солекса» – высокая требовательность к точности регулировки зазора между закрытым дросселем и стенками второй камеры. Этот зазор сильно сказывается на холостом ходе двигателя. Если он завышен, то обороты холостого хода слишком велики, токсичность выхлопных газов выше всех норм и, естественно, не поддается обычной регулировке! Но смолистые отложения на стенках камеры могут сделать зазор слишком малым.

Регулировать его стоит хотя бы раз в 30 тыс. км. Карбюратор снять. Вывернуть установочный винт дросселя, чтобы он не касался приводящего рычажка. Кромка дросселя плотно упрется в стенки второй камеры. Резко «прихлопнем» ее к стенкам, чтобы снять лишние наслоения. Регулируем установочный зазор с помощью приспособления, показанного на фото 3 и рисунке. При закрытой заслонке дросселя выставляем нуль индикатора, а затем, ввертывая винт, добиваемся показания 0,3 мм. В этом случае карбюратор работает безукоризненно, остается лишь отрегулировать токсичность выхлопных газов.

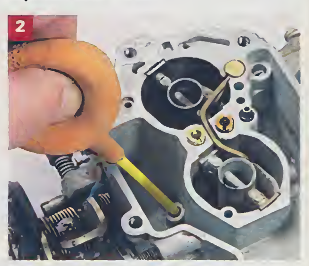
Стабильность их состава (особенно на моторах с большим пробегом) во многом зависит от загрязнения воздушных жиклеров карбюратора продуктами, содержащимися в картерных газах.

Чтобы в жиклеры попадало меньше грязи, стоит отвести картерные газы к диффузору первой камеры. Обычно для этого приспосабливают подходящую изогнутую трубку.

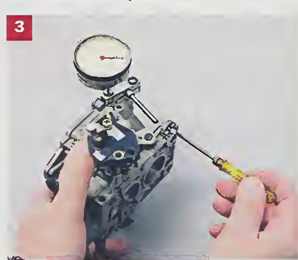
Закончу советом. Кронштейн, к которому прикреплена возвратная пружина дроссельных заслонок, отогните так, чтобы усилие пружины действовало перпендикулярно к осям дросселей. Это позволит избежать преждевременного износа деталей.



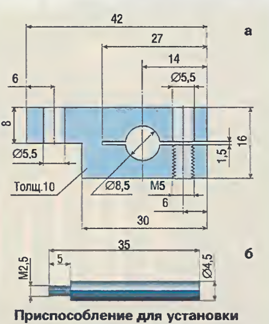
Очистка и промывка распылителей ускорительного насоса.



Так отсасывают грязь.



Устанавливаем зазор…



Приспособление для установки зазора: а – кронштейн; б – удлинитель индикатора.

ТРОПОЮ ШТИРЛИЦА





Кое-кто наверняка помнит, какие анекдоты посвящались «ненавязчивому» сервису при развитом социализме. Сегодня другая экономическая ситуация, однако сфера обслуживания раскрывается все новыми гранями. Во времена генсеков никто не решился бы, взявшись за ремонт автомобиля, разгромить его, а затем потребовать от клиента оплатить все услуги. Правила игры не позволяли. Сегодня возможно все. Если автомобилист в «железяках» не разбирается, то, общаясь с бандитами от сервиса, многим рискует.

Человек, рассказавший эту историю, – сам опытный механик. Но последняя его встреча с делягами сервиса сильно походила на дискуссию между начинающим автолюбителем и меднолицыми гаишниками.

Началось с того, что мотор ВАЗ-2112 начал «троить», вырос расход масла. Владелец обратился в солидный московский сервис. Встретили, как родного. Определив, что работа сведется к замене выпускных клапанов третьего цилиндра, пообещали управиться к следующему дню. Довольный владелец едва дождался утра. Но когда позвонил, машина была не готова. Не сделали ее и к вечеру. На третий день, заподозрив неладное, наш Штирлиц сумел проникнуть в ремзону – святая святых. Вот она, «ласточка»: капот открыт, под ним – разгром. Рядом, на верстаке, полуразобранная головка блока. Вокруг тишина.

Пришлось ее нарушить. Тотчас появились заинтересованные лица. Начальник орал: «Кто ты такой? Надпись «Вход посторонним запрещен» не для тебя? Выметайся из цеха!» А тут, как на грех, показался слесарь и, не заметив хозяина машины, полез к начальству: «Шеф, что с этой машиной делать? Ремень порван, клапана гнутые, а этот лох сто раз звонил!»

«Да иди ты…!» – заревел начальник… Слесаря как ветром сдуло, а нашего героя нежно приподняли добрые, мозолистые руки – и выкинули за ворота.

Здесь требуется небольшое пояснение. Человек, которому принадлежит автомобиль, не посторонний! Он имеет право поинтересоваться, что делают с машиной – чинят или курочат? Вряд ли вы согласитесь с тем, чтобы люди, ремонтирующие вашу квартиру, вас туда не пускали. Такие говорят, что стоящий «над душой» владелец им мешает. Интересно, чем? Моих ребят и десяток фотомоделей от работы не отвлечет.

«Запретная зона» – золотая жила: делай с машиной, что хочешь. Эта форма воровства сегодня расцвела, как никогда. Каждому советую: прежде, чем обращаться в сервис, выясните, каковы его правила. Не пускают к машине – рискуете нарваться на лихоимцев!

Итак, с конституционными правами собственника мы разобрались. Между тем наш герой еще два дня скучал без машины. Наконец разрешили за ней приехать. Владелец ждал новых подвохов – и не зря: ему предложили оплатить стоимость не того скромного ремонта, что он заказывал, а всего, что сами наворотили: замену порванного ремня, натяжного и поддерживающего роликов (неделей раньше все это было в исправности), комплекта (!) клапанов, втулок…

Клиент завопил: «Но меня же не на буксире привезли – дефект был только в третьем цилиндре!..» Ответ поразил наглостью: «Все! Это – проехали! В двигателе обнаружены и устранены скрытые дефекты. Плати!»

Для пущей убедительности слесарь вывалил на верстак полведра мусора – разномастные клапаны, втулки, куски ремней. Владелец попробовал спорить – помогло слабо.

Когда же отъехал от СТО, двигатель стал работать хуже, чем до ремонта. Наутро страдалец отправился к тем же мастерам. Начальник цеха встретил сурово: «Опять ты! Надоел уже со своими претензиями. На, халявщик, и больше не появляйся!» С этими словами он сунул клиенту тысячерублевую купюру, и тот внезапно сообразил, что законы РФ здесь попросту не действуют.

Выслушав эту историю, я спросил, чего же клиент хочет от нас. Ответ: «Мне нужен исправный двигатель!»

Приступив к делу, мы начали с проверки компрессии. Ого! Разброс по цилиндрам больше 5 единиц… Сняли головку блока. На днищах поршней – недвусмысленные зарубки от ударов клапанов. Вероятно, горе-мастера ошиблись с фазами газораспределения… Или вообще о них не знали? Сумели же ремень порвать.

Когда рассухарили клапаны, все подтвердилось: отверстия направляющих втулок разбиты, стержни клапанов свободно в них хлюпают. И не похоже, что клапаны меняли! Проверили биение – три безвозвратно погнуты, остальные кое-как притерты… К задубевшим маслоотражательным колпачкам не прикасались. Вот откуда такой расход масла.

Проверили геометрию поршней. Увы, «ремонт» не прошел для них бесследно. Компрессионные кольца потеряли подвижность, их заклинило. Пострадали шатунные вкладыши. Все это пришлось заменить. Головку блока мы отправили на специализированное предприятие, где в нее установили новые направляющие втулки и заново отфрезеровали седла. Когда собрали двигатель и запустили, довольный владелец вздохнул с облегчением – все диагностические параметры в норме!

Да… Не зря тысячи и тысячи автовладельцев традиционно избегают встреч с российским автосервисом! Понять этих умельцев нетрудно. Но как быть с теми романтиками (а их с каждым днем больше!), которые, как и всюду в цивилизованном мире, полагают, что сервис служит человеку, а не наоборот? □



Втулки «побитых» клапанов.

ШАМПУНЬ ДЛЯ ЧУМАЗОГО

ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Наши бескрайние дороги полны романтики… и грязи. Следы былых поездок лучше всего сохраняются в подкапотном пространстве, особенно сдобренные маслицем из двигателя. И вот уже возникает проблема. Чумазую машину и обслуживать-то неприятно. А грязные агрегаты зачастую дают сбои, перегреваются, отказывают.

Между тем не каждая мойка берется за такую интеллигентную работу, как чистка мотора, окружающих его узлов, датчиков и т. д., да и сами автовладельцы зачастую экономят – моют и чистят машины самостоятельно. В ход идет все – от хозяйственного мыла и стирального порошка до новомодных средств, прекрасно показывающих себя применительно к сковородкам. Что касается автомобиля, то давно известно – мыть его лучше теми препаратами, которые специально для этого разработаны. Получится быстрее и чище.

В очистителях двигателя содержатся поверхностно-активные вещества, спирты, растворители, нефтяные фракции.

В очистителях Hi-Gear присутствуют и аммиачные соединения, отсюда – резкий специфичный запах. Некоторые производители вводят отдушки, чаще с цитрусовым запахом.

Большинство этих средств безопасны для пластика, резины, приводных ремней и окрашенных поверхностей. Но некоторые очистители могут изменять оттенок краски, разъедать ремни, прокладки и т. д., поэтому перед покупкой внимательно прочитайте инструкцию по применению и прикиньте, подойдет ли вам данный продукт.

Перед нанесением состава рекомендуется отсоединить аккумулятор, укрыть воздухозаборник и все электрические приборы полиэтиленовой пленкой.

Для очистки двигателя и коробки передач довольно много препаратов – импортных и отечественных. Выбирая подходящий, первым делом оцените, насколько грязен двигатель. Тонкий слой текучей, поддающейся тряпке грязи легко удаляется «легким» оружием – жидкими составами в аэрозольных баллонах или емкостях с насоса-



Препараты для очистки горячего двигателя и коробки передач.



А эти применяются на холодных или теплых двигателях.



Составы должны разъедать грязь около 5–15 минут.



Результат налицо – чистота почти первозданная.



Чистим клеммы и поверхность аккумуляторов специальными составами.



Препараты для «внешней» очистки карбюраторов.



На теплом, неработающем двигателе очищаем карбюратор снаружи.



Аналогично применяем препарат для впрысковых двигателей.

ми-распылителями (фото 1, 2). Эти препараты хорошо впитываются в грязь, превращая ее в водорастворимую эмульсию: минут через 10–15 ее легко смыть водой. Лучше всего – аппаратами вроде всем известного «Керхера» – получается гораздо аккуратнее, чем ведром. Но после промывки моторного отсека водой желательно обработать электропроводку водовытесняющими защитными составами (см. ЗР, 2004, № 3).

Если же грязь похожа на корку промасленного чернозема, вышеописанные средства малоэффективны. Здесь лучше пенные составы (фото 3, 4). Они хорошо удерживаются даже на вертикальных поверхностях и успешно размачивают застарелые отложения. Но чтобы зря не тратить деньги, грязь лучше сначала соскоблить, иначе и целого баллона не хватит!

Большинство проверенных нами составов работают достаточно впечатляюще, а существенной разницы в их эффективности мы не выявили. Однако требования инструкций различны. Некоторые препараты рекомендованы только для холодного двигателя, другие для хорошо прогретого, третьи – теплого. Некоторые составы предлагают использовать не чаще одного раза в год.

Отдельными препаратами можно очистить и все металлические поверхности моторного отсека, а автоочистителем двигателя «АВТОмастер» – и кузов. Правда, нам попался экземпляр, который растворял грязь довольно слабо.

Для очистки аккумуляторных батарей от грязи и окислов на клеммах используют пенные составы в аэрозольных баллончиках. Через 3–5 минут образовавшуюся эмульсию смывают водой, а батареи сушат салфетками (фото 5).

Чистка карбюратора. Сначала обрабатывают внешнюю поверхность, заслонки, диффузоры и воздушные жиклеры препаратами из баллончиков, а затем топливные жиклеры, распылители и внутренние каналы – добавками в бензин (фото 6).

Мы опробовали только составы наружного применения. На прогретом двигателе сняли воздушный фильтр, струей из баллончика облили карбюратор снаружи и видимые детали внутри (фото 7). Несколько раз перемещали дроссельную заслонку, пока она не стала легко открываться.

После полного высыхания наружной поверхности (средство огнеопасно!) запустили двигатель и понемногу впрыскивали препарат внутрь карбюратора, кратковременно повышая обороты. Очистились диффузоры, воздушные жиклеры и эмульсионные трубки.

Для очистки впускного тракта впрысковых двигателей применяют другие составы. Причем добавки для очистки инжекторов годятся для карбюраторов, а наоборот – нельзя! Мы опробовали препарат Throttle Body Cleaner фирмы Hi-Gear (фото 8). Он безопасен для форсунок, кислородных датчиков и нейтрализаторов. Применяется аналогично препаратам для карбюратора.

В заключение напомним: почти все составы огнеопасны! Смытая с автомобиля грязь наносит вред окружающей среде! Об этом предупреждают только составы GUNK. Недаром их применение на территории штата Калифорния запрещено. □

ПРЕПАРАТЫ ДЛЯ ЧИСТКИ МОТОРНОГО ОТСЕКА

Название препарата, поставщик, страна-производитель	Расфасовка	Цена, руб.
ОЧИСТИТЕЛИ ДВИГАТЕЛЯ		
На горячий двигатель		
Engine Shine, пенный, Hi-Gear, США	454 г	113,5
Engine& Parts Cleaner, Hi-Gear, США	453 г	112,5
Engine Degreaser 48TA, Permatex, США	425 г	130
Очиститель внешней поверхности двигателя Kerry, Россия	520 мл	73,5
Автоочиститель двигателя A&R, Россия	164 г	63
Очиститель двигателя ВЭЛВ, Россия	320 мл	73,5
Желательно на теплый двигатель		
Автоочиститель двигателя, распылитель, Consol, Россия	525 мл	75
Очиститель двигателя, Consol, Россия	520 мл	70
Автоочиститель двигателя «АВТОмастер», ОАО «Сибиар», Россия	184 г	45
На холодный двигатель		
Engine Brite, GUNK, США	453 г	102
Foamy Engine Brite, пенный, GUNK, США	510 г	98
ОЧИСТИТЕЛИ АККУМУЛЯТОРОВ		
Battery Terminal Cleaner, GUNK, США	145 г	88
Battery Cleaner SA-8, Permatex, США	163 г	76
ОЧИСТИТЕЛИ КАРБЮРАТОРА И ЗАСЛОНОК		
Carb Medic, GUNK, США	354 г	88
Carb&Choke Cleaner, Permatex, США	340 г	102
Carb&Choke Cleaner 137DA, SNAP, США	340 г	100
Очиститель карбюратора «Агат-Авто», Россия	350 мл	48
ОЧИСТИТЕЛЬ ВПУСКНОГО ТРАКТА		
Throttle Body Cleaner, Hi-Gear, США	312 г	158,5

На ВАЗе:

ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН отдел доводки двигателей (1, 2, 3).



1. Допускает ли ВАЗ установку на двигатели ВАЗ-2103 и 2106 гидрокомпенсаторов тепловых зазоров клапанов и гидронатяжителя цепи, выпускаемых фирмой «Гермес»?

Гидронатяжитель цепи производства «Гермес» испытаний на ВАЗе не проходил. Гидрокомпенсаторы или, по терминологии ВАЗа, гидроопоры рычагов клапанов фирмы «Гермес» испытаны на ВАЗе в 1992 году и получили заключение: «не могут применяться на двигателях семейства ВАЗ-2101 в гарантийный период». Основная причина в то время – неудовлетворительная надежность.

Позже применительно к гидроопорам любого производителя было выявлено, что установка таких опор в сочетании с неадаптированным к ним распредвалом приводит к неблагоприятному изменению фаз газораспределения, вызывающему:

увеличение скорости посадки клапана в седло, что отрицательно сказывается на надежности работы клапанов;

увеличение расхода топлива на частичных нагрузках;

ухудшение показателей токсичности отработавших газов.

В настоящее время на двигателях ВАЗ-21214 применяются гидроопоры производства ЯЗТА (Ярославль) в сочетании с оригинальным распредвалом 21214.

2. В продаже можно встретить цепи ГРМ различных производителей из Германии, Франции, Чехии, Прибалтики, Киргизии и России (Киров). Аналогичная ситуация с маслосъемными колпачками клапанов. Какие цепи и колпачки устанавливают при сборке двигателей на конвейере ВАЗа?

На конвейере ВАЗа устанавливают цепи привода ГРМ, изготовленные в Даугавпилсе (Латвия) и Кирове. Ограниченно применялись цепи из Ростова-на-Дону. Маслоотражательные колпачки на конвейер ВАЗа поступают только от двух производителей – НПК «Резерв» (Самара) и ЭМСЗ «ВЭОКОНТ» (Кирово-Чепецк). Причем последние могут иметь маркировку фирмы «Цазис» – также поставщика деталей на конвейер ВАЗа.

3. Прочитал в книге по ремонту «мерседесовского» двигателя, что у них в запчасти идут сальники со смещенной рабочей кромкой. То есть ремонтный сальник контактирует с неизношенной поверхностью вала. Почему подобного нет у нас?

Действительно, руководство по ремонту двигателей ВАЗ не упоминает о возможности применения сальников со смещенной рабочей кромкой. Других указаний на эту тему в нем тоже нет. Это, конечно, недостаток данного издания.

Тем не менее, замена старого сальника на новый даже без смещенной рабочей кромки в большинстве случаев устраняет течь масла. Кроме этого, известно несколько способов смещения рабочей кромки нового сальника от канавки, проточенной на валу предшественником:

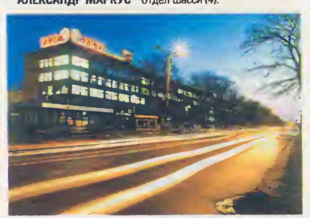
установка двух прокладок под держатель заднего сальника коленвала;

установка держателя заднего сальника коленвала на жидкую прокладку;

запрессовка переднего сальника коленвала или сальника распредвала специальной ремонтной оправкой, задающей смещение рабочей кромки сальника от канавки на валу.

На ГАЗе:

СЕРГЕЙ ЧЕРНЕВ отдел электрооборудования (1);
ДМИТРИЙ УЛЕТОВ отдел двигателей (2);
АЛЕКСЕЙ ЩЕЛОКОВ отдел кузовов грузовых автомобилей (3);
АЛЕКСАНДР МАРКУС отдел шасси (4).



1. Хотел бы узнать, что означают коды неисправностей СУД ГАЗ-560 с номерами: 18, 34, 55, 99, 182. В литературе не нашел. Двигатель после замены датчиков положения распредвала и частоты вращения коленвала не заводится.

Перечисленные коды неисправностей двигателя ГАЗ-560 означают:

18 – высокая температура воздуха, дефект в канале датчика температуры;

34 – высокий уровень сигнала датчика положения газ-педали, дефект по каналу газ-педали;

55 – нет сигнала датчика частоты вращения коленчатого вала двигателя;

99 – ошибка в цепи электромагнита привода насос-форсунок;

182 – дефект в цепи контрольной лампы системы управления двигателем.

Для устранения неисправностей рекомендуем обратиться к специалистам сети станций ОАО «ГАЗ», на которых имеется инструкция ИК 37.102.0273 – 2001. В ней подробно изложены возможные причины указанных вами неисправностей.

2. В продаже появился импортный асбестовый шнур-набивка сальника заднего коренного подшипника двигателей ЗМЗ. В чем его отличие (если оно есть) от отечественного?

ГАЗ и ЗМЗ не проводили испытаний импортных шнуров-набивок, поэтому рекомендуем использовать отечественный асбестовый шнур-набивку.

3. На модернизированных «газелях» устанавливают кран отопителя с электроприводом производства ООО «Пустынь», Арзамас. Срок его службы низкий (за 70 тыс. км меняю четвертый). Нельзя ли его чем-то заменить?

К сожалению, равноценной замены арзамасскому крану управления отопителем с электроприводом нет, но следует отметить, что с начала производства качество и надежность кранов значительно повысились. В настоящее время изготовитель модернизирует систему управления электропривода. Ваш кран можно заменить прямоточным с механическим приводом и наружным диаметром патрубков 20 мм, например, от АЗЛК-2141.

4. Подходят ли колесные диски от «Валдая» на зиловский «Бычок» по крепежным отверстиям и другим размерам?

На автомобиль ГАЗ-3310 «Валдай» планируется установка колес с посадочным диаметром под шину 17,5 дюйма, а у «Бычка» 16-дюймовые колеса и шины. Но даже при переходе ЗИЛа на колеса и шины 17,5 дюйма они не будут подходить на «Валдай», поскольку отличаются шириной обода, вылетом (ET), креплением к ступице (PSD) и допустимой нагрузкой.

СКАЗКА ОБ ОЧЕВИДНОМ

За верное решение задачи о странностях в работе сцепления «Жигулей» премию 6000 руб. получит Александр Белых из г. Ельца Липецкой области.

Знатоки, сетовавшие на чрезмерную простоту предлагаемых в конкурсе задач, должны быть довольны. Капризы сцепления, не желавшего выключаться на повышенных оборотах, для многих стали крепким орешком. Оно и понятно: явление, о котором идет речь, настолько редкое, что не всякий профессионал-ремонтник с ним сталкивался. Тому подтверждение – скромное количество ваших писем с ответами, всего около сотни. Но зато какие ответы! Если не придираться к мелочам, то не меньше трети – попадания «в десятку».

Остальные участники конкурса, даже не имея версий, пытаются их искать.



Знаете, что такое ловить в темной комнате черную кошку, когда ее там нет? Это, например, объяснять предложенный дефект капризами зажигания, неисправностями подвески и т. п. Некоторые ответы отразили дух времени – чисто потребительское отношение к автомобилю: едет – хорошо, отказал – обратись в сервис! Один господин так и написал: «В сервисе заменили неисправное сцепление. Не все ли равно, что у него внутри? Лично я этим «грузиться» не стал бы!»

К счастью, любознательных людей немало.

Задача содержала подсказку: только выше 2000 об/мин сцепление не выключалось. Некоторые пытались объяснить это погнутой вилкой сцепления, покоробленной диафрагменной пружиной, капризами коробки передач, а один шутник – посадкой НЛО. Но только вряд ли во всем этом есть логика, не говоря уже о физике.

А вот письма, авторы которых на полшага ближе к цели. Появились святые понятия: «центростремительное ускорение», «центробежная сила»... Прекрасное начало. Но дальше все та же темная комната... Многие решили – от сцепления что-то отвалилось и, отлетев к периферии на больших оборотах, заклинивает механизм. А при меньших обломок, «очевидно, выпадает», так как центробежная сила меньше.

Конечно, люди, в наш век не забывшие о предмете физике, уже достойны восхищения, но будем осторожнее со словом «очевидно»! Оно часто заводит в тупик. Техника любит точный расчет! Какое центростремительное ускорение действует на предмет, вращающийся по окружности радиусом R=0,1 м? Формула простая – V^2/R, где V – окружная скорость. При 2000 об/мин ускорение составит 4382 м/c^2 – почти в 447 раз больше ускорения свободного падения. Даже на холостом ходу, при 800 об/мин, оно примерно в 70 раз больше земного. Вот и сказке конец. Что бы ни попало на периферию муфты, там и останется. Почему же наша выключалась?

Просмотрим письма победителей. В каждом втором – схема упорного фланца или, по-народному, «паука». У него три ушка с лапками-пластинками, которые иногда ломаются. А дальше...

...Добро пожаловать в никем не исследованную область. Не станем делать вид, будто мы точно знаем, что последует за такой поломкой. Наивно полагать, что кто-нибудь из производителей автомобильных деталей дотошно исследует особенности их поведения в надломанном виде – это вам не катастрофа «Шаттла», чтобы детально изучать, что оторвалось, куда и почему улетело. У нас все проще: муфта отказала – замени! Поэтому рука об руку с самыми любознательными пофантазируем.

...Пока заклепки крепления надежны, поломку одной пластинки можно и не заметить. Но если уже разболтаны, подвижны или, хуже того, сломаны две из трех лапок, у фланца появляется возможность сдвигаться в сторону. Не исключено, что все начнется с несимметричного распределения сил трения между ним и лепестками диафрагменной пружины (кто гарантирует, что она идеальная?). Затем вспомним о центробежной (неуравновешенной) силе, которая действует все то время, что работает двигатель, причем растет по мере дальнейшего сдвига фланца. «Помогают» ей вездесущие вибрации. Предельно сдвинувшись, фланец может занять положение, при котором одна из проушин начнет цеплять край кожуха сцепления – и выключение муфты станет невозможным. Но при этом вращающийся фланец может касаться своей внутренней кромкой передней крышки КП – и отскакивать от нее, смещаясь к центру. При больших оборотах этому противится центробежная сила, при малых же она слаба... Видите, сколько здесь вопросов! Но кто станет все это исследовать? Остается лишь сослаться на опыт: ситуация, когда сдвинувшийся фланец видавшей виды муфты мешает ее выключению при повышенных оборотах, не исключена. Отсюда рекомендация: лучше менять сцепление в сборе, а не ждать, пока древняя «корзина» начнет рассыпаться на части.

Мы нашли такую с поломанным «пауком» – взгляните на фото.

Остается поздравить нашего победителя Александра Белых с заслуженной наградой.

ЗАДАЧА ВОСЕМНАДЦАТАЯ

УГОРАЗДИЛО...

Какого черта заехал я в этот ельник? К сбору черники подружка равнодушна, да и комары не способствуют, – сердится, губоньки надула. А выезжать придется задним ходом... И как назло, стартер «Святогора» кончился! Мотор у меня и с «толкача» заводится легко, но здесь под колесами рыхлый песок. На задней передаче даже я едва ли растолкаю, кандидатура подружки не обсуждается. Что делать?

Открыл багажник. Соображаю быстро – солнце-то клонится к закату! Лопата, ключи, рыболовная сеть, домкрат, аптечка. Тут и осенило... Подготовка к запуску отняла минут десять. Зато мотор заработал – я убрал мое «приспособление» и выехал на дорогу.

Что вы на это скажете, бывалые?

Ответ с пометкой «Конкурс» отправьте до 20 июля 2004 года по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10 или по e-mail: exp@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84. Укажите полностью паспортные данные, контактный телефон, номера ИНН и страхового свидетельства Государственного пенсионного страхования.

РУБРИКУ ВЕДЕТ **БОРИС СИНЕЛЬНИКОВ**

В дальней дороге двигатель старого автомобиля с системой впрыска **«Е-Джетроник» (или «КЕ-Джетроник»)** с пусковой форсункой («Ауди», БМВ, «Мерседес») начал терять мощность, дергаться, а иногда глохнуть. Определив, что «сел» топливный насос (как потом оказалось, он вдвое снизил давление), я призвал на выручку пусковую форсунку. Один вывод ее электрического разъема соединил с «массой», другой – длинным проводом с клавишей на панели приборов (я выбрал «противотуманку»). Отсоединив от нее провод, подал питание к ней от ближайшей точки, где было бортовое напряжение (см. рис.).

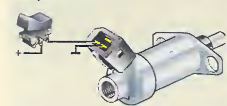


Схема подключения пусковой форсунки. Штатные провода можно не отсоединять, если соблюдать полярность подключения.

Щелкнув клавишей, включил форсунку: она подала топливо, я пустил двигатель и поехал. Как только возникали перебои, включал форсунку. Довольно быстро освоил этот прием и со скоростью 70–80 км/ч доехал к месту ремонта.

Е. КОСТЕНЕВ, КРАСНОЯРСКИЙ КРАЙ, ДИВНОГОРСК



Лучший совет номера принадлежит Равилю ХАДИЕВУ. Найденный им способ отвода тепла от радиатора при сломанном вентиляторе бесспорно интересен.

За руль я сел еще в школьные годы, когда ездил с отцом на мотоцикле ИЖ-49. Во время школьных каникул в деревне дядя доверял «ИЖ-Планету». «Права» получил в 1985 году. Первый автомобиль был ВАЗ-2104. На нем учился и ездить, и ремонтировать. В этом мне очень помог друг Володя и чемодан старых журналов «За рулем».

Сейчас у меня ВАЗ-21043 1996 года, сам его ремонтирую и помогаю словом и делом друзьям. Четвертый год жена на день рождения преподносит подписку «За рулем», очень этим подарком доволен. С нетерпением жду каждый номер и читаю с удовольствием.

В **«Жигулях»** плохо закрепленный аккумулятор **сломал крыльчатку** вентилятора. На трассе охлаждения хватало, а в городе температура поднималась выше нормы. Пришлось принимать меры. Снял конец трубки омывателя фары, закрепил ее проволокой перед радиатором под углом 45°, конец трубки сплющил кусочком проволоки, поменял между собой колодки омывателя фар и ветрового стекла.

При повышении температуры нажимал на рычаг омывателя фар, и через несколько секунд температура приходила в норму. Так доехал до дома. Если нет омывателя фар, можно использовать омыватель ветрового стекла.

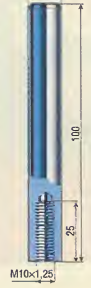
Р. ХАДИЕВ, КАЗАНЬ

Премию 5000 рублей от ЗР, а также удобное сиденье для ремонта (с регулировкой высоты, лотком для деталей и инструмента) от компании «Сорокинструмент®» получает Равиль ХАДИЕВ из Казани.

ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Когда создается аварийная ситуация, хватаешься за соломинку. Перегревается двигатель – включаешь «печку» на полную мощь, и жидкость в ней теряет несколько градусов. Недостаточно? Может выручить вода, которую по совету Р. Хадиева направляем на перегретый радиатор. Этот способ охлаждения для многих водителей станет спасением в жаркие летние дни. Конечно, потребуется дополнительное количество воды, которая всегда есть у запасливого автомобилиста.

Кому приходилось менять **задние стойки в «Самаре»**, знают, как трудно обойтись без помощника, вставляя шток стойки в отверстие стакана кузова. Если же перед монтажом навернуть направляющую шпильку, показанную на рисунке, на шток, работа займет минуты и без помощника.



Вместо такой шпильки можно насадить на шток отрезок металлической трубки внутренним диаметром 10 мм.

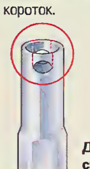
В. ПЛАХОТЯ, РОСТОВСКАЯ ОБЛ., П. ОРЛОВСКИЙ

Когда **на ВАЗ-2109** приходится **заменять термостат**, много времени уходит на отсоединение сливного шланга или пробок (мешает и защита картера).

Быстро и почти без потерь жидкость сливаем так. Если двигатель горячий, стравливаем давление в системе. Затем отворачиваем короткой отверткой винт, крепящий приставку подогрева блока дроссельных заслонок на карбюраторе, и, сняв со штуцера этой приставки длинный подводящий шланг, опускаем его в пластмассовую бутылку. Ее вместе со шлангом опускаем пониже. Надо учесть, что стекает при этом около четырех литров охлаждающей жидкости. Уровень ее, оставшейся в системе, гораздо ниже уровня термостата.

А. ЯКУШИН, МОСКОВСКАЯ ОБЛ., СОЛНЕЧНОГОРСК

Прочности штатного трубчатого **ключа для свечей** вполне достаточно, но пользоваться им не очень удобно:. штатный вороток слишком короток.

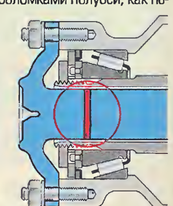


Доработка свечного ключа.

Гораздо удобнее работать ключом, если отверстия превратить в пазы, пропилив края ключа, как показано на рисунке. В паз можно вставлять ручку пассатижей, монтировку и т. п., меняя положение которых удается отвернуть и труднодоступные свечи – например, четвертого цилиндра в «Жигулях».

А. БЕСКУРНИКОВ, МОСКВА

В дороге в **ЗИЛ-130 сломалась полуось** вблизи фланца. Как добраться до гаража? Вырезал из толстой транспортерной ленты круг и вставил его в балку моста между обломками полуоси, как показано на рисунке. Они прижались друг к другу, что позволило потихоньку доехать до места.



«Соединение» полуоси резиновым кругом.

А. ЯРОСЛАВЦЕВ, КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛ., КИСЕЛЕВСК

МАКСИМАЛИЗМ В МИНИАТЮРЕ

АНАТОЛИЙ СУХОВ. ФОТО ГЕОРГИЙ САДКОВ, КОНСТАНТИН ПАУКОВ

КУЛЬТ ЛИЧНОСТЕЙ

«Мини» появился на свет не от хорошей жизни. Как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло: суэцкий кризис 1956 года заставил британское правительство задуматься о создании автомобиля особо малого класса. Работу поручили Алеку Иссигонису, конструктору феноменально популярного «Морриса Минор». Работая над проектом, он не раз обсуждал его детали со своим старым другом Джоном Купером – известным конструктором спортивных автомобилей, в том числе болидов формулы 1. По мере того как идея претворялась в жизнь, Купер все больше убеждался, что эта кроха вполне может стать тем, что он так долго искал, – основой для спортивного автомобиля, способного на равных соперничать с «Лотос-Элит». Вскоре он отправил «Мини Купер» вместе со своим водителем Роем Салвадори в Монцу на итальянское Гран-при 1959 года. Впрочем, состязания начались с самого начала поездки, так как одновременно в Монцу выехал другой знаменитый гонщик Рэг Парнелл на «Астон-Мартине DB4». Первым прибыл к цели путешествия «Мини», на целый час опередивший соперника. Автомобиль Иссигониса и Купера выиграл европейский чемпионат по ралли, трижды кряду брал первые места в ралли «Монте-Карло». А вскоре приобрел и богемную славу: среди его владельцев были Пол Маккартни, Ринго Стар, Клинт Иствуд, Бриджит Бардо. Скрываясь от поклонников, Джон Леннон частенько выезжал на неприметной букашке, оставляя в гараже «Роллс-Ройс» и «Феррари».

ДВА КИТА

Джон Купер ушел из жизни в 2000 году, но все же успел поездить на обновленном «Мини» и оценил его очень высоко. Семейный бизнес перешел к его сыну Майклу. Спрос на тюнинг из знаменитого «гаража» John Cooper Works превзошел все ожидания: в 2003 году было продано более трех тысяч комплектов для модернизации «Мини». Особенно много заявок из США, Германии и Великобритании. Покупают киты и в России. Для моторного тюнинга их два – для серийных двигателей 116 и 163 л. с.



Спидометр размечен до 240 км/ч – почти впритык.

Наибольшим спросом пользуется комплект для самого мощного «Купера S» с приводным нагнетателем.

Главное преимущество тюнинга от John Cooper Works – его официальный статус, примерно такой же, как у АМГ по отношению к «Мерседесу». Соответственно, не снижает доработка и надежность двигателя, ресурс его остается прежним. На тюнингованный автомобиль сохраняется заводская гарантия

нынешнего хозяина «Мини» – компании БМВ. Устанавливают киты тоже на дилерских СТО. Что же входит в набор?

Основная задача доработки – улучшить наполнение и продувку цилиндров. Достигается это за счет новой головки цилиндров, объемного нагнетателя (компрессора типа «Рутс») повышенной производительности с измененным покрытием лопастей, а также двухрезонаторной выпускной системы. Кроме того, в комплект входит новый приводной ремень, все необходимые прокладки и шильдики JCW.

Диаметр шкива нового компрессора – 58 мм, на 7 мм меньше, чем у штатного. Соответственно поднялось и давление наддува – 1 бар против прежних 0,8, возросли мощность и крутящий момент, причем, как видно на графике, кривые почти не меняют свой характер, лишь смещаются вверх. Это достигается благодаря характеру наддува – с механическим нагнетателем у мотора нет выраженных провалов наподобие турбоямы: он «вывозит» уже с самых низов. Перепрограммируют и блок управления двигателем, учитывая изменившиеся фазы и расход воздуха. «Купер S» не требователен к октановому числу бензина – фирма допускает любой, от 91 до 98. Тюнингованному подавай «98-й», но приемлем и «95-й» – только показатели будут похуже.

Установка китов на автомобиль занимает от 5 до 9 часов (дольше всего –



Распаковываем кит от John Cooper Works.

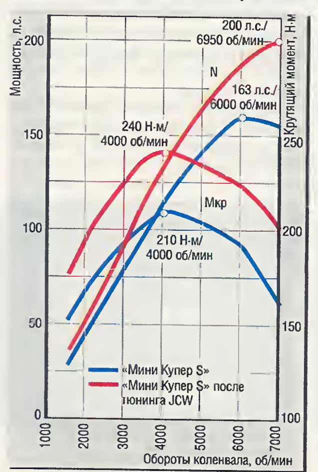


Рис. 1. Сравнение мощности и крутящего момента двигателя «Мини Купер S» до и после тюнинга JCW*.

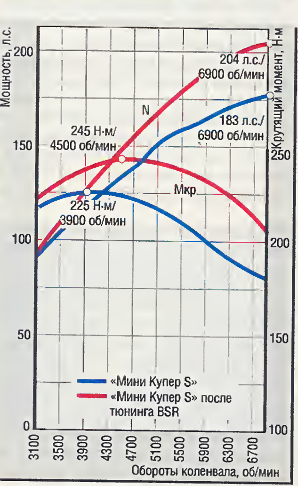


Рис. 2. Сравнение мощности и крутящего момента двигателя «Мини Купер S» до и после тюнинга BSR*.



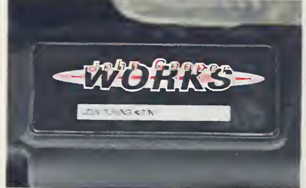
Две головки цилиндров. Внешне различия не видны. Диаметр клапанов и базовые размеры отливки не отличаются.



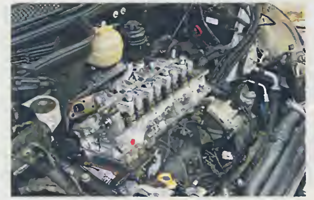
Тюнингованный компрессор (слева) отличается меньшим диаметром шкива и другим покрытием лопастей ротора.



Новая система выпуска с уменьшенным сопротивлением потоку газов.



На табличке позади интеркулера выбит индивидуальный номер комплекта.



Устанавливаем головку цилиндров...



...и компрессор с новым ремнем.



Отличительный знак заряженного JCW «Мини».



Кит от John Cooper Works позволяет поднять мощность до 200 л. с. Для машинки снаряженной массой 1140 кг – внушительная тяговооруженность.

на «Купер S»). Но в любом случае забрать авто клиент сможет в тот же день – утомительных и дорогих настроек на стенде не понадобится. Правда, и сам комплект обойдется недешево: около 7000 евро вместе с работой, а это почти пятая часть цены нового автомобиля. Потребуется и обкатка: в течение 2000 км обороты двигателя не должны превышать 4500, а скорость – 150 км/ч. Гарантия – год без ограничения пробега, но в соответствии с российским законодательством претензии рассматриваются в течение двух лет.

Подвеску, рулевое управление и тормоза можно оставить прежними – «максималка» выросла незначительно, хотя и перевалила барьер 220 км/ч – пропуск в высшую касту. Впрочем, желающие превратить свой «Мини» в гоночный болид могут заказать все необходимое – от защиты бензобака и тормозных шлангов с оплеткой до комплекта доводки подвески «Бильштайн» и каркаса безопасности.

18 ЛОШАДЕЙ НА ЦЕНТНЕР

Чтобы разогнаться до первой сотни за паспортные 6,7 секунды, придется долго тренировать ноги: точно дозировать ход педалей сцепления и газа, чтобы не терять время на шлифовку шинами асфальта. Двигатель можно – и нужно! – крутить почти до отсечки, ведь пик мощности теперь без малого на 7000 об/мин, а шестиступенчатая коробка передач позволяет при переключениях не падать ниже 4000 – оборотов максимального момента.

Те, кто ездил на карте, наверняка найдут немало сходства в поведении двух самых миниатюрных автомобилей в своих классах – «формульного» и «кузовного». Такой же острый руль, стремительные отклики на педаль газа и отменная чувствительность на уровне самой важной для водителя точки – пятой.

БЮДЖЕТНАЯ АЛЬТЕРНАТИВА

Помимо сравнительной дороговизны тюнингового комплекта JCW, есть у него и другая, скажем так, «недоработка». В случае выхода из строя какой-либо детали заказывать придется весь комплект в сборе, исключение только для системы выпуска. Такая политика связана в первую очередь с желанием фирмы застраховаться от «человеческого фактора»: установка узлов в сборе значительно снижает риск ошибки. Отказов, правда, пока не было, но, зная качество нашего бензина, невольно задумываешься о запчастях.

Интересную альтернативу предлагает шведская тюнинговая фирма BSR, «заряжающая», помимо «Мини», также «фольксвагены», СААБы и «вольво». За 2000 евро поменяют шкив компрессора на меньший и перепаяют микросхему в блоке управления двигателем. Максимальной мощности 204 л. с. удалось добиться, очевидно, лишь благодаря выдающимся показателям базового автомобиля – 183 л. с. В любом случае разница после доводки заметная: мощность возросла на 21 л. с., а момент – на 20 Н·м. Как и при тюнинге JCW, экология не страдает, а монтаж занимает несколько часов. Кормить «бэзсеровца» нужно только «98-м» бензином.

Трудностей с диагностикой форсированного автомобиля не возникает, но вот заводских гарантий не ждите. Поэтому новый автомобиль стоит все же доверить «придворному» гаражу. □

«МИНИ КУПЕР S» ДО И ПОСЛЕ ТЮНИНГА JCW*

Параметр	Базовый вариант	После тюнинга
Максимальная мощность, кВт/л. с. при об/мин	120/163 6000	147/200 6950
Максимальный крутящий момент, Н·м при об/мин	210 4000	240 4000
Максимальная скорость, км/ч	218	226
Время разгона до 100 км/ч, с	7,4	6,7
Октановое число бензина	91–98	95–98

**Данные тюнинговой компании.*

Благодарим дилерский техцентр «АВТОДОМ» за помощь в подготовке материала.

НАРОДНЫЙ ИЗБРАННИК ПЯТОГО СОЗЫВА

АНАТОЛИЙ СУХОВ

Пятое поколение «народных автомобилей» окончательно размыло классовые границы. По имиджу «Фольксваген-Пассат» уже вплотную приблизился к немецкой «большой тройке»: вместительный салон, тщательно подогнанные панели, богатый набор дополнительного оборудования, мощные двигатели… А огромный багажник, складывающееся по частям заднее сиденье и лючок для длинномерных предметов намекают, что седан пригодится и в хозяйстве. Что уж говорить об универсале: ему и релинги на крыше ни к чему – холодильник или штабель досок легко поместятся внутри.

Выглядит «Пассат» дороже, чем стоит, а стоит – даже подержанный – немало. Четырех-пятилетние B5 в Москве продают за 13–17 тыс. долларов. Выбор – завидный: седан или универсал, девять двигателей, «механика» или «автомат», передний или полный привод. Но обольщаться не стоит: недостатки есть у любого авто; главное – отделить зерна от плевел.

ТРУДНОЕ ДЕТСТВО

Многие системы и узлы пятого «Пассата» – подвеску, противоугонную систему, электропакет и кондиционер проектировали с чистого листа, хотя, конечно, с оглядкой на «Ауди». Дебют оказал-



Поддон картера двигателя – алюминиевый, нуждается в защите. Даже легкий контакт с препятствием опасен.



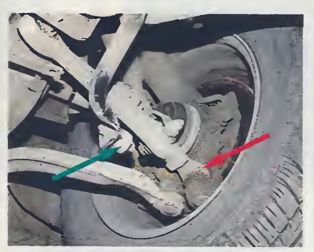
Лучшая защита – отечественная кевларовая – при ударах упруго деформируется и не боится коррозии.



Под аккумулятором сливное отверстие. Забьется листьями – в коробе будет целое озеро.



Два года задний глушитель продержится. Для замены придется разрезать трубу над задней балкой.



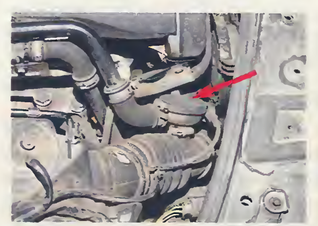
Опора нижнего продольного рычага сдается первой (красная стрелка). Стойки стабилизатора с сайлент-блоками (зеленая стрелка) намного долговечнее прежних.

ся не совсем удачным. Алюминий в подвеске приживался с трудом: в шаровых опорах и стойках стабилизатора поперечной устойчивости уже к второму-третьему ТО появлялся люфт, а пальцы рулевых наконечников и вовсе грозили вылететь из гнезда. Но к 1999 году основные проблемы удалось решить: рычаги передней подвески модернизировали, шаровые пальцы в стойках стабилизатора заменили на проверенные временем сайлент-блоки, а вместо алюминиевых наконечников рулевых тяг установили стальные, отозвав проданные автомобили – с безопасностью шутки плохи. Модернизировали натяжитель ремня ГРМ – старый мог спровоцировать его досрочный обрыв. Были проблемы и с турбокомпрессором (ТКР) на 1,8Т, но сегодня это в прошлом. Практически все детские болячки уже вылечены – либо по гарантии, либо за счет владельца. Но в любом случае «пассаты» до 1999 года нужно смотреть особенно внимательно. Отличительный признак этих машин – зеленая подсветка приборной панели, магнитолы и переключателей (после 1999 года пошла голубая).

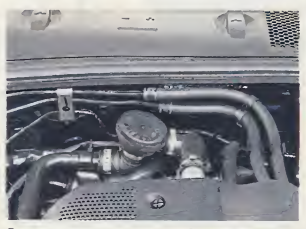
ОТ ЧЕТЫРЕХ ДО ШЕСТИ

В активе самого слабого из бензиновых двигателей объемом 1,6 л – лишь экономичность и дешевизна. Спрос на такие машины слабый, соответственно и продать будет труднее. Динамика, особенно с «автоматом», – на троечку, да и мотор постоянно нагружен, значит, износ выше. Самые массовые двигатели – 1,8 л, с ТКР и без него. При покупке «Пассата 1,8Т» обязательно проверьте давление наддува и расположение клапана рециркуляции. Если он возле решетки радиатора, лучше перенести клапан за двигатель, иначе конденсат в шлангах зимой непременно замерзнет – система наддува откажет. При правильной эксплуатации ТКР живет более 180 тыс. км.

Все перечисленные двигатели страдают при обрыве ремня ГРМ. Оригинал исправно выхаживает 120 тыс. км. При покупке нового проверьте дату изготовления – избегайте ремней, пролежавших на складе больше года. Меняют его вместе с роликом (с 1999 года – нового образца). Поршневая служит более 250 тыс. км, но будьте готовы возить запас масла: расход до 1 л на 1000 км для этих моторов – норма. К 200–250 тыс. км придется заменить маслосъемные колпачки – они теряют эластичность. Пониженный уровень масла может грозить целым букетом неприятностей, и жесткий звук работы двигателя – первый симптом. Не надейтесь на индикаторные лампы, проверяйте уровень по щупу. Если он в норме, а звук не пропадает, вызывайте эвакуатор – о возможных неисправностях таких же моторов на «Ауди» мы уже рассказывали (ЗР, 2003, № 7, с. 162). Впрочем, в массе эти двигатели вполне надежны.



Слабое место – клапан рециркуляции. Зимой конденсат замерзает, вызывая отказ системы наддува.



За двигателем клапан работает безотказно. Для переделки системы продается фирменный комплект.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасть	Стоимость, евро
Ремень ГРМ с роликами (двиг. ADR/AFN)	368/180
Помпа (двиг. ACK)	130
Турбокомпрессор (1,8T)	1360
Датчик уровня топлива / комплект на «Синкро»	58/174
ТНВД	2898
Насос-форсунка	750
Свеча накаливания	58
Комплект сцепления / маховик на V6	522/957
Амортизаторная стойка передней подвески с опорой	159
Стойки/втулки стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески (комплект)	58/17
Нижний прямой рычаг передней подвески	217
Наконечник / рулевая тяга в сборе	58/110
Центральный переключатель освещения/ выключатель аварийной сигнализации	101/26
Замок двери	130
Крыло переднее	264
Капот	353
Бампер передний	460
Фара	232
Защита картера двигателя* (ф. «Экс», С.-Петербург)	159

** Неоригинал.*

Самый мощный – V-образный шестицилиндровый двигатель устанавливали главным образом на полноприводные «пассаты». Специфических болезней у него нет, но нейтрализатор расположен в нежном подбрюшье – холодный душ из лужи губителен для керамики. При покупке проследите, чтобы защитные кожухи были на месте и в глушителе не гремело. Интересный мотор – VR5 с углом развала всего 15°. По мощности он не отличается от 1,8Т, но «везет» с самых низов. Да и цепь в приводе ГРМ многих порадует. Однако серьезный ремонт VR5 – удовольствие дорогое, и если исправность двигателя вызывает хоть тень сомнения, стоит поискать другой автомобиль.

Наш бензин выводит из строя датчики уровня топлива. Владельцам переднеприводных машин легче – приходится менять только один датчик, на «Синкро» их – три. Тянуть с заменой не стоит: если прибор завышает показания, есть риск сжечь бензонасос – сухомятки он не любит.

Во избежание перегрева двигателя раз в два года тщательно промывайте радиаторы системы охлаждения и кондиционера (сняв бампер и один из радиаторов). Нормальный режим мотора – 90°С; если стрелка дошла до 95°, поезжайте в сервис; скорее всего, виноват термостат. При перегреве обязательно

поменяйте помпу – посадка крыльчатки на оси ослабевает, и она может сместиться. На двигателе V6 есть смысл профилактически менять помпу каждые 120 тыс. км вместе с ремнем ГРМ – живет она немногим дольше.

Трудности зимнего пуска порой удается преодолеть, перепрограммировав блок управления двигателем – недорогая дилерская услуга. Только блок должен быть «нечипованным» (в первую очередь напомним это владельцам «1,8 турбо» – наиболее привлекательного мотора для чип-тюнинга).

ДИЗЕЛИ В АССОРТИМЕНТЕ

Выбор дизелей – на любой вкус: рядные или V6, с ТНВД или насос-форсунками. При хорошем топливе проблем с ними почти никаких. Единственная серьезная – разрушение расположенного снизу нейтрализатора от холодных ванн.

Проще всего в обслуживании и ремонте 1,9-литровые с ТНВД. Девяноста сил для тяжелого «Пассата» маловато, а 110 – в самый раз, его и рекомендуем. Форсунки легко диагностировать, а их непригодность к ремонту компенсируется высокой надежностью. Только при установке обязательно замените уплотнительные кольца и не перепутайте форсунки местами – третья оборудована датчиком фазы. А вот на ремонт ТНВД время и деньги лучше не тратить (в насос встроен электронный блок управления впрыском, датчик температуры топлива и т. д.) – сразу замените на новый или восстановленный на заводе.

«Шестерку» с изменяемой геометрией турбины часто ставят на полноприводные «пассаты», обеспечивая им прекрасную динамику, но в ремонте она намного сложнее. Система питания с насос-форсунками на рядном 1,9 л зарекомендовала себя неплохо, но если с качеством топлива в регионе проблемы, возьмите мотор попроще – насос-форсунки о-очень дороги.

Все дизели – с турбонаддувом и требуют хорошего масла, отвечающего рекомендациям фирмы. Менять его нужно вдвое чаще, чем на бензиновых моторах, – каждые 7,5 тыс. км. А раз в 60 тысяч – проверить и при необходимости заменить свечи накаливания.



До 1999 года «пассаты» оснащали климатической установкой только с ручной регулировкой.



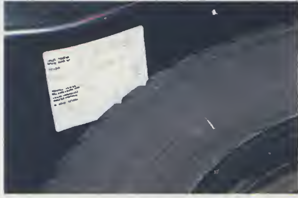
С 1999 года большинство машин шло с электронной регулировкой «климата». Подсветка приборов стала голубой.

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

- **1996 год.** В августе представлен «Пассат B5»: переднеприводный седан с механической или автоматической (с электронным управлением) коробкой передач. Двигатели – бензиновые впрысковые четырехцилиндровые AHL 1,6 л, 74 кВт/101 л. с., ADR – 1,8 л, 92 кВт/125 л. с., AEB и APU 1,8 л с турбонаддувом, 110 кВт/150 л. с.; V6 ACK 2,8 л, 142 кВт/193 л. с.; VR5 AGZ 2,3 л, 110 кВт/150 л. с.; дизели с турбонаддувом AHU 1,9 л, 66 кВт/90 л. с. и AFN 1,9 л, 81 кВт/110 л. с.
- **1997 год.** Полноприводная модель и универсал.
- **1998 год.** Новый наддувный дизель AJM с насос-форсунками 1,9 л, 85 кВт/116 л. с.
- **1999 год.** Турбодизель с непосредственным впрыском V6 AFB 2,5 л, 110 кВт/150 л. с. На смену двигателю ADR пришел ADP – с электронным приводом дроссельной заслонки. Остальные параметры не изменились.
- **2000 год.** Представлен «Пассат» следующего поколения.

ВИД СНИЗУ

О замене сцепления первому, а зачастую и второму хозяину беспокоиться не придется – даже в городе оно выдерживает 150–200 тыс. км (гонки со светофоров и обувь на шпильках не в счет). При полном износе его меняют обычно вместе с маховиком (на V6 он двухмассовый). Коробки передач без проблем работают годами, лишь в «механике» со временем возникает люфт в приводе. Неполадки «автомата» связаны, как



Наклейка с данными комплектации – в нише запасного колеса.



В комплекте к автомобилю – три ключа. Два – «толстых», одинаковых, с дистанционным управлением замками или без (на фото показаны три типа ключей), и один кошельковый – пластмассовый, но со встроенным «чипом» иммобилайзера. Это – палочка-выручалочка, если вы забыли или потеряли основной ключ.

правило, с отгнившими или поврежденными разъемами или отказом блока управления. Об этом – чуть позже.

Постоянный полный привод с дифференциалом «Торсен» на «пассатах» зарекомендовал себя очень хорошо. Единственный недостаток таких машин – трудоемкость некоторых операций по обслуживанию и дорогой ремонт после ДТП.

Срок службы подшипников – средний: на 100 тыс. км хватит, а там – как повезет. По ровной дороге и до 200 тысяч дотянут. В троице «рычаг–опора–сайлент-блок» самое слабое место – опора. При люфте в ней меняют рычаг в сборе, поэтому об остальных двух элементах можно не беспокоиться. Стойки стабилизатора нового образца служат более 50 тыс. км, вместе с ними нередко приходится менять и втулки стабилизатора – попавший под них песок быстро прогрызает штангу. Эффективность амортизаторных стоек снижается после 40–50 тыс. км, но «полумертвые», они вполне могут дожить и до 150 тысяч. Определить их состояние поможет стенд (ЗР, 2003, № 2, с. 192).

Тормозная система вполне надежна при условии очистки и смазки направляющих при каждой замене колодок. Вместе с третьим комплектом меняйте и тормозные диски. Единственный прокол – течь задних шлангов к 100–150 тыс. км пробега. В 2000 году их модернизировали – дефект пропал.

Рулевое управление работает без проблем, стальные наконечники служат годами, но, чтобы отрегулировать схождение, тяги порой приходится менять из-за закисания резьбы.

ГУБИТ МОЗГИ НЕ ПИВО

Губит их вода: под ногами водителя расположен блок управления комфортом, пассажира – автоматической коробкой передач, на усилителе сиденья – датчик боковой подушки безопасности. От влаги в первую очередь страдают разъемы: пропадает освещение салона, отказывают стеклоподъемники, загорается лампа неисправности подушки. Помимо традиционного пути поступления воды – с подошв, есть и скрытый – через нарушенные уплотнения короба воздухопритока. Нарушают их, как правило, установщики сигнализаций и худ-локов, забывая вернуть на место штатные заглушки. А уровень воды поднимается из-за засора водослива. Расположен он скрытно – под аккумулятором, чтобы осмотреть его или прочистить, придется снимать батарею. Образованию затычки из листьев и тополиного пуха способствует и резиновая шумоизоляционная мембрана (желающие могут ее удалить).

Влага опасна и в виде конденсата. Для восстановления работы штатного иммобилайзера порой достаточно просушить панель приборов. На неисправность системы указывает мигающий индикатор на панели. Окисляются и концевики дверных замков, заведующие подсветкой двери, – приходится менять замок в сборе. Словом, сухой закон для «пассатов» непреложен.

А вот центральный переключатель света и кнопка аварийной сигнализации могут отказать просто так – от времени. Ремонту они не подлежат, только замене.

Отключение аккумулятора и «прикуривание» автомобиль переносит нормально (только подсоединять провода нужно при выключенном зажигании). Правда, от перепада напряжения может записаться код ошибки «эйрбэга», в сервисе ее удаление займет минуты.

ЦИНК-ЦИНК-ЦИНК

Хотя тройная Z в VIN-коде на самом деле не имеет никакого отношения к оцинковке, хранители легенды могут быть спокойны: кузова «пассатов» – с цинковым покрытием. Точки ржавчины вблизи ветрового стекла – скорее исключение, чем правило. Составные бамперы с некрашеной накладкой – практичное решение. То же относится и к пластиковым фарам – царапины легко удаляются полировкой. Фирменная стальная защита двигателя спасает лишь от снега, да и демонтировать ее непросто – крепления прикипают. Лучше установить отечественную композитную – легкую и прочную.

ПРИМЕРНАЯ СТОИМОСТЬ РАБОТ У ОФИЦИАЛЬНОГО ДИЛЕРА

Запчасть	Стоимость, евро
Диагностика электронных систем автомобиля	25
Диагностика состояния кузова/ходовой части	44/18
Перепрограммирование блока управления двигателем	20
Замена ремня ГРМ с роликами (двиг. ADR/AFN)	88/130
Замена ремня ГРМ с роликом и помпой (двиг. ACK)	135
Замена датчика / датчиков («Синкро») уровня топлива	29/87
Замена свечей зажигания на VR5	17
Замена турбокомпрессора (1,8Т)	128
Замена ТНВД (Р4/V6)	89/116
Замена насос-форсунки	58
Замена сцепления	202
Замена подшипника передней ступицы	46
Замена стоек/втулок стабилизатора поперечной устойчивости передней подвески (комплект)	18/25
Замена нижнего прямого рычага передней подвески	32
Замена амортизаторных стоек передней подвески (пара)	61
Замена наконечника/рулевой тяги в сборе	29/43
Регулировка углов установки всех колес	58
Замена задних тормозных шлангов (пара)	29
Замена разъема блока управления комфортом	87
Замена переключателя центрального освещения/выключателя аварийной сигнализации	20/14
Замена замка двери	35

ДОСМОТР С ПРИСТРАСТИЕМ

«Пассат В5» был сравнительно привлекательным для угонщиков. Поэтому при покупке проверьте наличие всех ключей. При заказе нового ключа учтите, что с этого года опрашивать электронные блоки автомобиля будут непосредственно из центрального офиса в Германии: дилер лишь подключает автомобиль к сети. Если машина числится в угоне, производитель заблокирует «мозги», превратив ваше авто в недвижимое имущество, а вас – в главного подозреваемого. Поэтому прозрачная биография становится одним из главных критериев при выборе «народного автомобиля». □

Благодарим дилерский техцентр «РУС-ЛАН» за помощь в подготовке материала.

ЧТО ДЕЛАТЬ, ЕСЛИ ЖЕНА ТРЕБУЕТ КРАСИВЫЙ ДЖИП? ЧТО ОБЩЕГО У АВТОМОБИЛЯ С НОЖОМ ДИВЕРСАНТА? НА ЧЕМ ЕЗДЯТ ВОЕННЫЕ МОРЯКИ? ЗНАКОМА ЛИ РЕДАКЦИЯ ЗР С «ПРАВДОЙ ЖИЗНИ»? ЭТО ЛИШЬ ЧАСТЬ ВОПРОСОВ ИЗ ИЮНЬСКОЙ ПОЧТЫ «ЗА РУЛЕМ».

Что это за сноб написал вам в февральском номере? Ну не нравятся г-ну Михайлову публикации про отечественные авто – пусть не читает! Не надо забывать, что ЗР многие уважают как раз за то, что он еще не продался иностранным фирмам. А кому нравятся только «бимеры» и «мерсы» – ребята, покупайте рекламные буклеты и балдейте!!! Журналу же желаю процветания.

И. ХАРРАСОВ, УФА

Я живу в Калининградской области – летом мы с мужем часто ездим на море (Балтийское!). У меня – «Хонда», у него – «Пассат». В жаркие дни из-за наплыва отдыхающих возникает проблема с парковкой, поэтому я попросила мужа купить мне джип, но только красивый. Виктор – это муж мой – пообещал, что купит, а спустя месяц приволок ночью на буксире «нечто».





Я сказала, что никогда в этот пылесос не сяду, но услышала в ответ: через полгода тебе все будут завидовать! Так и вышло... На фото – я и ГАЗ-69А 1967 года рождения («до того» и «после того»). С уважением

НИНА ЖУРАВСКАЯ, СВЕТЛЫЙ КАЛИНИНГРАДСКОЙ ОБЛ.



Я НЕ ПРОТИВ ПРОГРЕССА, НО...

АЛЕКСАНДР КРАВЧЕНКО, ЛИСКИ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛ.

Читаю журнал с 1983 года, но подписчиком был всего несколько раз. В прежние времена для этого нужно было выписать в нагрузку кучу обязательной партийной макулатуры, а потом началась перестройка и нам, оборонщикам, перестали платить зарплату. Сейчас вроде и работу нашел, и зарплата по местным меркам вполне приличная, но подписной журнал все равно не получишь, потому что воруют везде и все. Поэтому покупаем в рознице и читаем вчетвером со своими сменщиками.

Прочитав иногда номер, начинаешь подумывать, что редакционный коллектив или не видит «правды жизни», или переориентировался на другой круг читателей. Не могу не вспомнить статью о хамстве на дорогах. Хамы, как правило, ездят с синими номерами, а также с мигалками, неизвестно кем и как установленными. Неоднократно видел, как некоторые «крутые», напившись до того, что не узнавали своих машин, садились за руль и уезжали на глазах скромно отворачивающихся милиционеров. Отворачиваются постовые и тогда, когда по дороге летит, не признавая никаких правил, джип какого-нибудь «бугра», зато забитого селянина, приехавшего в город на «Запорожце» или «копейке», они встретят во всеоружии.

Поневоле возникает мысль, что предпринимается попытка убрать с дороги нас – живущих на зарплату, ездящих на отечественных авто и пытающихся соблюдать ПДД. Потому что для нас и существующие штрафы – это серьезный удар по семейному бюджету, а другим – мелочь, по значимости сопоставимая с выброшенным окурком. Прочел в ЗР № 1 за 2004 год о системе штрафов в Финляндии – вот бы у нас так! Если поставить цель навести порядок на дорогах, то для начала нужно добиться равенства всех перед существующими законами, в том числе ГАИ, дорожников, сервисов и т. д. В Москве вот эвакуаторы опять на свет вытаскивают, но никто не собирается привлекать к ответу тех, кто не обеспечил места общего пользования удобными парковками. Где вы видели в той же Европе, чтобы у вокзала или магазина была запрещена остановка в радиусе 300 м? А у нас – запросто.

Мы часто ругаем отечественные машины, но они больше соответствуют нашему характеру. По моим наблюдениям, иномарки сейчас часто покупают в качестве второй машины и используют для парадных выездов по хорошей дороге – рабочая же машина все равно наша. Причем ломаются они ничуть не реже, а ремонтируются часто путем подбора «нашенских» запчастей. А вы постоянно хвалите «Матиз», который в моем понимании ничем не лучше «горбатого» «Запорожца». Мой приятель проезжал на «запоре» по такой грязи, которую не мог одолеть ГАЗ-51. Случалось и в незакрытый канализационный колодец попадать, а потом 180 км своим ходом ехать домой. Попробуйте проделать то же на «Матизе» – и я соглашусь назвать его автомобилем!

То ли дело «Ода»! Только где-нибудь остановишься, всегда проявляют интерес: «Это новый «Москвич»?»

Переходя к основной теме письма, хочу рассказать о том, как я, проездив 20 лет на «жигулях» (от 2102 до 21061), приобрел «Оду» (ИЖ-2126-20).

Ехал из Воронежа домой – это 100 км – прислушиваясь к звуку вяло тянущего необкатанного двигателя, привыкая к другой коробке передач, и все ждал отказа датчика спидометра, так как шел дождь и на дороге было много луж (вспомнил статью в журнале). Но благополучно добрался до дома. Недостатков нашел немного. Замки задних дверей отрегулировал за 20 минут, вооружившись соответствующим ключом. Кроме того, рычаг ручного тормоза длинноват, поэтому рука при его отпускании задевает за кожух отопителя и отпустить ручник до конца удается только после некоторой тренировки. В комплект инструмента входят лишь домкрат, баллонный ключ и переноска. Не густо! Даже свечу выкрутить нечем. Но такова нынче «мода».

В самой инструкции слишком много места занимают данные об устаревших модификациях. Зато сведения из заправочного листа вызвали легкое недоверие и гордость одновременно. Я уже отвык от таких названий, как $М_8В_1$ и т. д. Залейте такое масло в «Дэу» или «Рено» и посмотрите, сколько они проедут!

Двигатель постепенно пробуждался и после 400 км обкатки тянул уже вполне прилично, так что я начал чаще ездить по городу. Сначала пугался, когда при движении на малой скорости включался электровентилятор двигателя, а на улице не было жарко. Но потом понял, что это нормально для авто такой формы и с алюминиевым радиатором – тем более, что температура охлаждающей жидкости держится стабильно около 90°С. Причем вентилятор продолжает работать при выключении зажигания, пока температура не снизится – это хорошо! Поначалу не получалось подобрать такое положение педали газа, чтобы при движении «внатяг» не было детонации. Оказалось, все просто: сначала нужно нажать на педаль газа чуть резче, возникшая небольшая детонация исчезает через 0,5–1 с и далее педаль дожать плавно до необходимого положения.

Хочется быть услышанным и правильно понятым. Я не против технического прогресса, но в стране, где основная масса населения находится у черты бедности вовсе не из-за своей лени или нежелания работать, надо всем прилагать серьезные усилия, чтобы быть «взаимно вежливыми».

Дальний Восток для меня – вторая Родина. По профессии я – военный моряк, а по берегу езжу на праворульных «японках». Опыт богатый – сменил более 15 машин разных классов, но две последние – «Сузуки-Эскудо». Этот небольшой внедорожник близок к «золотой середине»: негромоздкий, достаточно скоростной и по нашим сопкам хорошо лазает. А самое главное – надежный, не очень дорогой в обслуживании и не особенно прожорливый.



Когда я заказал знакомому коммивояжеру очередную «сузуку», он привез мне дизельную двухлитровую… «Мазду-Эксид»! Спрашиваю своего «засланца» – я, мол, что тебе заказывал? – а тот открывает капот… Оказалось, что это все-таки «Эскудо», но с дизельным мотором от «Мазды»! Набор удобств – стандартный для «праворуких», из доработок только охранная сигнализация с турботаймером. Очень удобная штука – о турбине заботится автоматика, которая глушит мотор только через некоторое время после остановки. В целом же, как всегда, «за державу обидно» – приходится ездить с чужим правым рулем лишь потому, что нашим до такого уровня… ну, сами понимаете.

НИКОЛАЙ БОРИСОВ,
ВЛАДИВОСТОК

В мартовской подборке очень понравилось творение Дмитрия Миронова – я сам фанат ЛуАЗов. Конечно, ЛуАЗ – это чебурашка автомобильного мира. Но смешная букашка получила дорожный просвет, равный «хаммеровскому», просторный салон, приличный грузоподъем (800 кг – не предел), независимую подвеску всех колес и т. п. Частенько, когда знакомые пытались вместить что-либо негабаритное в свои «волги» и «жигули», ловил себя на мысли, что в ЛуАЗ это вошло бы без проблем. К примеру, классической картошки в нем умещается до 14 мешков – плюс сами копатели, естественно. При этом я не боюсь оцарапать или помять кузов – это поправляется в два счета. ЛуАЗ чем-то похож на нож диверсанта – он многофункционален, крепок и неказист на первый взгляд. Автомобиль, представленный на фото, был приговорен к переплавке, но я спас доходягу и выходил его. Удачи всем. С уважением



ИГОРЬ ЩЕПЕЛЕВ, ЛИПЕЦК

Разработал и запатентовал принципиально новую конструкцию вездеходной техники. Обращался с предложением создать опытный образец машины на заводы, в администрацию Омской области, в МЧС, но всюду получал отказ из-за нехватки средств. Моральную поддержку оказала Омская автодорожная академия, где моей конструкции дали положительный отзыв. Опытный макет вездехода я создаю в домашних условиях – он предназначен для демонстрации самого принципа управления и для небольших перемещений. Надеюсь когда-нибудь увидеть машину в деле. И конечно, очень хочется, чтобы дальнейшая судьба изделия была связана с Россией. С уважением



СЕРГЕЙ КОЧАНОВ-СОРОКИН,
ОМСК

С ИЮНЬСКИМИ МАТЕРИАЛАМИ «ЗАРУЛЕВСКОГО ПОЧТАМТА»
РАБОТАЛ **МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН**

***P.S.** По-прежнему в целях взаимной экономии времени просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны. Информацию для рубрики можно присылать по электронной почте: kolodochkin@zr.ru.*

«КОГДА Б ВЫ ЗНАЛИ, ИЗ КАКОГО СОРА...»

СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ. ФОТО: **АЛЕКСАНДР БАТЫРУ**

Казалось бы, блестеть ярче, чем эти холеные автомобили, просто невозможно, но сосредоточенный джентльмен все полирует бока и капот спортивного «Ягуара». Фотограф нервничает: пора снимать, ведь публика широкой рекой уже заполняет залы огромного выставочного комплекса в Эссене. Мужчины и дамы в дорогих костюмах, молодежь, люди в потертых кожаных куртках и джинсах, семьи в полном составе, включая карапуза в коляске... А два солидных господина уже о чем-то горячо спорят возле огромного черного «Вуазена-С25». В общем, все это похоже на автосалоны в Париже или Женеве... Но какого года? 1950-го? 1937-го? А вот эта машина – вообще из 1913-го!

Мы на эссенской «Техноклассике» – крупнейшей выставке ретроавтомобилей в



«Вуазен-С25» с шестицилиндровым 3-литровым мотором, развивающим около 100 л. с., дебютировал в 1934-м. Редчайшему автомобилю повезло: дожил до наших дней без реставрации, сохранив вполне пристойный облик.



Американский «Хапмобиль-32» выпускали в 1912–1915 гг. В Германию машину привезли из Австралии, где фирма сбывала немало автомобилей. В экспортном списке тех лет значатся также Новая Зеландия, Египет, Япония и... Россия.

Европе, уже 16-й по счету. Нынче сюда свезли около 1000 (!) экспонатов из 15 стран.

Так о чем спор возле «Вуазена»? Один господин считает, что небольшие, учитывая 70-летний возраст красавца «француза», шрамы, нанесенные временем, его только украшают, другой настаивает на необходимости полной реставрации.

Для этого есть все возможности. В Европе на «старьевщиков» работает целая индустрия. Некоторые мастерские выставили на своих стендах до полутора десятков прекрасно восстановленных машин на сумму с шестью нулями. А рядом на фотографиях груды железа – такими были эти красавцы пару лет назад.

Конечно, не все автомобили пришлось возрождать из хлама. Скажем, подавляющее большинство «роллс-ройсов» и «бентли» всю долгую жизнь провели в тепличных условиях. Но ведь и грузовики почти забытой уже марки «Крупп» выглядят не хуже, а с ними-то точно пришлось повозиться. В доказательство тому выставили даже не фото, а «натуру» – ржавый, облезлый, с битой фарой и спущенными шинами «Крупп-LD50» 1949 года. До него у поклонников марки еще не дошли руки. Наверняка дойдут!



В 1959 году одной из звезд Туринского салона был немецкий двухцилиндровый 25-сильный «Ллойд-Александер» с кузовом ателье «Фруа». Таких машин построили всего полтора десятка.



«Мерседес-Бенц 680S» 1928 года со 180-сильным 6,8-литровым мотором и кузовом знаменитой фирмы «Эрдманн и Росси» представила одна из крупнейших немецких реставрационных фирм «Е. Тизен».

Те, кто только подступается или мечтает подступиться к этому сложному, но увлекательному ремеслу, облепили стенд, где идет показательная реставрационная программа. Мастер на наших глазах изготавливает копии древних крыльев и иных металлических деталей.

А вокруг – рай для автомобильного гурмана! Огромные залы отданы торговцам книгами (жизни не хватит перелистать хотя бы половину!), инструкциями по эксплуатации, инструментами и, конечно же, запчастями. Преклонных лет господин со счастливой улыбкой уклады-



В 1946–1950 гг. выпустили 3006 экземпляров «Вольво-PV60» с «шестеркой» мощностью 90 л. с. В Эссен раритет приехал из Швеции.



В 1939-м построили всего пять прототипов «Шкоды-Сагитта». Автомобиль с 15-сильным двигателем V2 хранят в фирменном музее «Шкоды».



Итальянская «Лянча-Дилямбда» 1929 года. Машины, оснащенные двигателем V8 рабочим объемом 3,96 л, мощностью 100 л. с. собирали до 1935-го.



Пожарный «Крупп-Тигер L8T65» с 200-сильным дизелем и 52-метровой лестницей. Год рождения – 1956-й. С 1955-го «круппы» выпускали на восстановленном заводе в Эссене.

вает в сумку контактную группу и зеркало для «Фольксвагена-Жук», а молодой человек в аккуратном костюме деловито подбирает древний радиоприемник. Судя по размерам агрегата – не иначе к «Мерседесу». Ну а те, кому пока не к чему пристроить древнее «железо», изучают бесчисленные сувениры: от скромных простеньких брелоков и наклеек до копии «роллс-ройсовской» накапотной фигурки высотой эдак в полметра. Подросший «дух экстаза» стоит... 1500 евро.

Впрочем, здесь у каждого свой праздник и свои радости. Столетие «Ровера», сорокалетие «Форда-Мустанг» и «Боргварда-Изабелла» для их поклонников события не менее значимые, чем сотый день рождения «Роллс-Ройса». Да и неюбилейные автомобили, причем не только



«Звезда Индии» – так в честь сапфира массой 563 карата называли этот «Роллс-Ройс Фантом II». Фирма «Трапп и Мэберли» построила роскошный кузов в 1934-м специально для махараджи Раджкота.



«Бугатти-Тип 57 Венту» 1934 года. Автомобиль с рядным восьмицилиндровым мотором мощностью 135 л.с. достигал 150 км/ч.

изящные «феррари» и величественные «кадиллаки», но и скромные «вартбурги» и «шкоды», не остались без внимания публики и коллекционеров машин других марок. Пожалуй, один из лейтмотивов Эссена: здесь с уважением встречают любой автомобиль и того, кто сумел сохранить, а тем более восстановить «старичка».

Этим машинам повезло: они блистали на выставках 30, 50, а то и 90 лет назад и до сих пор занимают почетные места на нарядных стендах, отражая в блестящих боковинах и начищенном хроме тысячи восторженных глаз. Но и нам с вами повезло: благодаря коллекционерам и реставраторам мы вместе с запахом свежей краски, старой кожи и дерева впитываем дух истории...

А господа, горячо спорившие о французском «Вуазене», разошлись с миром, согласившись: раритет жив и попал в хорошие руки, а это – главное. Они, несомненно, правы. Ведь «когда б вы знали, из какого сора» поднялись многие звезды эссенской «Техноклассики». □

С ТРЕТЬЕЙ ПОПЫТКИ

ЮРИЙ КУДРЯВЦЕВ, АЛЕКСАНДР ПРОСВИРНИН, ВЛАДИМИР ЧЕТВЕРИКОВ

В июле начнется отсчет второго десятилетия начала сборки автомобиля ГАЗ-3302 «Газель», когда завод не только возобновил производство малотоннажных грузовых автомобилей, но, по сути, открыл новую страницу в отечественном автомобилестроении.

«Газель» и «Соболь» (это семейство встало на конвейер в 1998 году) как нельзя вовремя вписались в коренным образом менявшийся с приходом рыночной экономики автомобильный парк России. Проектировать их на ГАЗе начали с 1988 года. Еще раньше по заданию Минавтосельхозмаша подобную работу вел НАМИ совместно с Ульяновским автозаводом. Их полуторка предназначалась для кировабадского филиала УАЗа, который строили в Азербайджане. Затем выпуск малотоннажных автомобилей пытались наладить на Брянском автозаводе. Но только ГАЗу удалось организовать их полномасштабное производство.

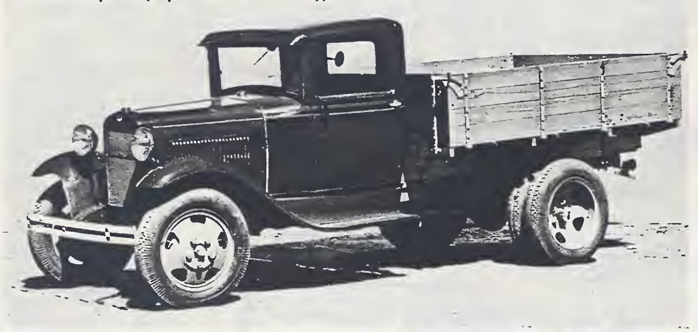
Здесь уместно вспомнить, что становление самого Горьковского автозавода связано с его первой полуторкой ГАЗ-АА. Ее прототипом был американский «Форд», который доработали, учитывая дорожные и климатические условия Советского Союза. В 1937–1938 гг. газовскую полуторку модернизировали, присвоив ей индекс ГАЗ-ММ. Увеличив степень сжатия, повысили мощность двигателя с 40 до 50 л. с., изменили рулевой механизм (глобоидальный червяк – двойной ролик вместо червяк-сектор), усилили крепление задних рессор, внедрили промежуточный карданный вал с шарнирами на обоих концах. ГАЗ-ММ много и славно потрудился на дорогах войны. А после ее окончания, высвобождая площади для выпуска ГАЗ-51, производство заслуженной полуторки передали на Ульяновский завод, где ее делали до 1950 года.

В послевоенные годы, планируя типаж грузовиков, предусматривали постоянное повышение грузоподъемности. Постепенно на основных горьковских машинах она выросла аж до 4,5 т. Стремление к крупным показателям было веянием времени. Даже такой общепризнанный авторитет, как первый главный конструктор Горьковского автозавода А. А. Липгарт, писал в журнале «Техника – молодежи» в 1952 году: «тип полуторатонного автомобиля перестал удовлетворять потребности бурно растущего народного хозяйства».

Оказалось, что это не совсем так. В середине 1960-х по инициативе профессора Горьковского политехнического института И. Н. Успенского группа студентов несколько недель учитывала загрузку грузовиков, проезжающих по мосту, который связывал нагорную и заречные части города. Выводы были опубликованы в непогрешимой и всесильной тогда газете «Правда»: «Нужны автомобили небольшой грузоподъемности»!

В конце пятидесятых – начале шестидесятых на ГАЗе дважды предпринимали попытки восстановить производство малотоннажных автомобилей. Первый из них – ГАЗ-56 грузоподъемностью 1,5 тонны (см. ЗР, 2004, № 3). В начале 1960-х этот перспективный проект закрыли. Тогда же завод предпринял вторую попытку.

По заданию Министерства обороны был разработан полноприводный автомобиль ГАЗ-62 грузоподъ-


ГАЗ-АА – первенец Горьковского автозавода.


Просвирнин Александр Дмитриевич – главный конструктор ГАЗа с 1958 по 1987 год.


Полуторка ГАЗ-ММ военного времени с упрощенной кабиной.

емностью 1,1 тонны с кабиной над двигателем. Машина имела гипоидные мосты с кулачковыми самоблокирующимися дифференциалами, коробку с синхронизаторами II–IV передач. Многие конструкторские решения впоследствии нашли применение на параллельно разработанном ГАЗ-66. Сам ГАЗ-62 успешно прошел заводские и государственные испытания, и в 1962 году было изготовлено несколько сот автомобилей. Но вмешался… «административный ресурс».

На одном из показов перспективных автомобилей для армии некий крупный военный руководитель спросил: «Можно ли на автомобиле грузоподъемностью 2 тонны перевозить 1,1 тонны груза?» Ответ поставил крест на ГАЗ-62. Так завод не просто потерял полноприводный малотоннажник, но и лишился агрегатной базы для разработки автомобиля грузоподъемностью 1,5 тонны колесной формулы 4х2.

Только третья попытка через четверть века – проект «Газель» оказалась успешной. Выпуск малотоннажных автомобилей ГАЗ за 10 лет с учетом машинокомплектов превысил 950 тысяч, а к концу 2004 года должен достичь миллиона. Машины стали основными для малого бизнеса, позволили восстановить перевозки пассажиров маршрутными такси, практически умершими с окончанием производства микроавтобусов РАФ, наконец, удалось обеспечить службу скорой помощи транспортом нового поколения. □


Полноприводный ГАЗ-62 на испытаниях, 1962 год.


Кудрявцев Юрий Владимирович – главный конструктор ГАЗа с 1988 по 2001 год.


Четвериков Владимир Леонидович – главный конструктор ГАЗа с 2001 года.

ГАЗ-3302 1993 года – будущая «Газель».

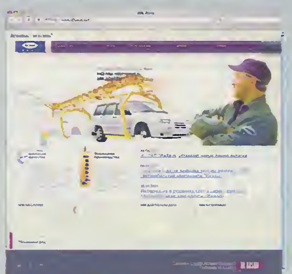

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

75 лет тому назад на строившемся Нижегородском автозаводе в составе технического отдела было создано конструкторское подразделение. Со временем его преобразовали в конструкторско-экспериментальный отдел, а позже в управление конструкторских и экспериментальных работ – УКЭР, существующее и по сей день. Отсюда вышли главные конструкторы многих отечественных автомобильных заводов, руководители отраслевых технических и научных организаций – НАМИ, Центрального автополигона в Дмитрове, УКЭР бывшего Минавтопрома и др.

«За рулем» и УКЭР – почти ровесники, более того – давние соратники и друзья. Не перечислить имен всех конструкторов, создателей отечественных автомобилей и моторов, которым журнал предоставлял слово на своих страницах. Через «За рулем» миллионы читателей узнавали и узнают о том, что рождается в стенах УКЭР.

Мы поздравляем юбиляров, сердечно благодарим за помощь и рассчитываем на долгое и взаимополезное сотрудничество.

С ШУТКОЙ ПО ЖИЗНИ



http://www.izhauto.com

Автомобиль не роскошь. Эта фраза как нельзя лучше характеризует сегодняшнюю политику «ИЖ-Авто», а потому и красуется на заглавной странице официального сайта предприятия. Но только ли средство передвижения? Благодаря неуемной фантазии и юмору веб-дизайнеров ИЖи представлены здесь в самых неожиданных ролях!

Вот ярко-красный пожарный ИЖ, увешанный шлангами и «придавленный» огромной несуразной лестницей. А этот ИЖ приходит на помощь спецназу благодаря прибору ночного видения. Соседнюю машину превращают в мобильную операционную, навесив на кузов палатку. Похоже, фантазия у создателей сайта разыгрывалась прямо в процессе творчества: «Эти автомобили работают в самых тяжелых условиях – вгрызаясь в траншеи под газопроводы и возносясь на буровые вышки, созидая и согревая», – пассаж посвящен виртуальным ИЖам службы газа.

Пожалуй, ни один отечественный автозавод не подходит к собственным автомобилям с такой долей доброй иронии и в то же время с любовью! Результат не заставляет ждать: после захода на эту страничку не только настроение поднимается, но и на ИЖи смотришь уже другими глазами и, наверное, готов многое им простить…

СПРАВОЧНОЕ БЮРО



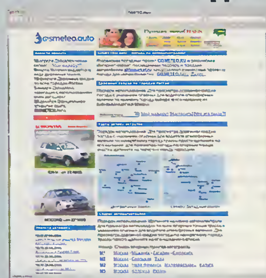
http://www.autoindex.org

Ежегодно в мире выходят в свет сотни, а то и тысячи словарей, справочников и каталогов. Но лишь единицы из них удостаивают особой чести, относя к таким, чья ценность с годами лишь растет. Среди интернет-сокровищниц такого калибра – сайт «Автоиндекс».

Пожалуй, более полный перечень производителей автомобилей и крупных тюнинговых фирм найти сложно. Здесь собраны их координаты и контактная информация. Редакцию ежедневно атакуют письмами и звонками с вопросами о месте нахождения той или иной фирмы. Так вот, на «Автоиндексе» только российских предприятий – сорок одно! Что касается мировых автогигантов, то ссылок на сайты их заводов просто не счесть: например, одной «Тойоте» посвящено 22 (!) официальных сайта с пяти континентов! На каждую фирму заведено досье: дата основания, производимые модели, статистика производства, численность персонала и многое другое.

В «оглавлении» легко задать нужный критерий, искать по континенту или стране, среди дизайн-студий или тюнинговых ателье, наконец, в рядах производителей автомобилей на альтернативных видах энергии или автоэкзотики, по типу кузова и… так далее. Впору запасаться бумагой и вспоминать навыки столь популярного когда-то «самиздата» – лишь бы каталог был всегда под рукой…

НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ



http://auto.gismeteo.ru

Действительно, если вы одеты по сезону, а телевизор исправно выдает прогноз погоды, никакой мороз или дождь не испортит настроения. Выезжая на дорогу, тоже не мешает знать, какие сюрпризы готовит природа, особенно если путь предстоит неблизкий. Тут-то и приходит на помощь прогноз погоды для автомобилистов. Как пишут авторы проекта, его целью является сбор, анализ и публикация метеорологической информации о погодной обстановке на основных автомагистралях России и стран ближнего зарубежья. Пока, правда, прогноз дают только по основным автомагистралям центрального района, но вскоре обещают расширить географию.

Помимо традиционных данных о температуре или скорости ветра, сайт информирует о наиболее опасных для автомобилистов природных явлениях: проливном дожде или сильном снегопаде, грозе или дымке, тумане или гололеде. Конечно же, не забыта дальность видимости. А настроив свой компьютер на «любимый маршрут», пользователь может в считанные секунды получить прогноз по всей интересующей его трассе. Как тут не вспомнить старый хит: «Не страшны тебе ни дождь, ни слякоть, резкий поворот и косогор…».

ТАМОЖНЯ ДАЕТ ДОБРО

http://www.tks.ru/auto

Правила ввоза и растаможки иностранных автомобилей интересуют наших сограждан едва ли меньше, чем дуэль доллара и евро. «А правда, что пошлины опять повысили? Говорят, скоро новые машины подорожают!». Получить исчерпывающую информацию из первых рук позволит таможенный компьютерный сервис. Самые популярные разделы сервера – «Все о новых пошлинах на иномарки» и, конечно же, «Автоматический расчет таможенных платежей при ввозе автомобиля». В первом содержатся обзоры прессы, оперативно обновляемые новости, постановления и приказы ГТК РФ. «Калькулятор» позволит быстро прикинуть, во что обойдется «растаможка» того или иного автомобиля. Главное – знать основные параметры: объем и мощность двигателя, возраст и др. Загляните и в тематический форум – чужой опыт всегда полезен.

Тем, кто хочет попробовать силы в перегонном бизнесе, стоит внимательно прочитать все документы из раздела «Ввоз автомобиля физическими лицами», дабы не попасть в неприятную ситуацию где-нибудь на пограничном пункте.

По Сети бродил **МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ**

Читайте обновляемые ежечасно зарубежные и российские новости на сайте журнала «За рулем» www.zr.ru.



ДАМА ЗА РУЛЕМ И ВИКТИМОЛОГИЯ

НАТАЛЬЯ КУРЫСЬ

«Тетенька, тетенька! – мальчишка лет двенадцати еле догнал отъезжающий от стоянки «Опель» и на ходу открыл переднюю дверь: – А у вас колесо спущено!» Нога на тормоз, быстрый взгляд в зеркало заднего вида… На все про все ушли секунды, но этого хватило, чтобы след сумки, лежащей на переднем пассажирском сиденье, – простыл. А там – «права», документы на машину, полный набор ключей от квартиры, адрес, который в паспорте, кошелек с деньгами, служебное удостоверение…

Бывает еще хуже: машина стоит на светофоре или в пробке, кто-то нагло открывает переднюю пассажирскую дверь и мгновенно исчезает вместе с сумкой (видеокамерой и т. д.). Очень прибыльный, видимо, бизнес. А если автограбители работают в связке с квартирными ворами?

В тех или иных вариациях ситуация, увы, знакома многим автомобилисткам. Как этого избежать? За советом мы обратились в Главное управление уголовного розыска МВД РФ, где, как оказалось, давно занимаются изучением этой проблемы.

А КОГО ВИНИТЬ?

В криминологии, науке о преступлениях, есть раздел с непривычным нашему уху названием – виктимология (от латинского «виктим» – жертва). Основная задача «науки о жертвах» – воздействовать на поведение людей, чтобы они не оказались беззащитными перед преступниками. Не секрет, мы им зачастую сами «облегчаем жизнь» – оставляем на видном месте сумку, перчатки, не вынимаем из гнезда магнитолу, не закрываем машину, выскочив «на минутку» к киоску.

В принципе, как это ни печально, любой из нас, купив автомобиль, автоматически попадает в разряд потенциальных объектов для злоумышленников: они будут охотиться за сумками с деньгами, за магнитолами, зеркалами и за самой машиной. Шансы попасть в неприятную ситуацию тем выше, чем дороже и престижнее автомобиль. Тут даже его окраска играет роль. Известно, что в некоторых регионах больше всего краж автомобилей цвета «серебристый металлик». Многие, наверное, слышали и о случаях похищения женщин у дорогих столичных магазинов. Цель – получить выкуп. Естественно, выбирали отнюдь не тех, кто выходил из старых «шестерок». Вот одна только история из нескольких в этом ряду.

Лена чувствовала себя вполне защищенной в салоне своей уютной «Тойоты-RAV 4», когда в солнечный день выехала по делам. На одном из оживленных проспектов Москвы остановилась у светофора. Неожиданно к машине подбежал мужчина, резко открыл переднюю пассажирскую дверь, влез в салон и приказал: «Быстро ехать!». Аргумент его был в полном смысле железным – он угрожал ножом. Страх (возможно, это чувство спасло девушку от больших неприятностей) заставил ее буквально вывалиться из автомобиля. Преступник же перемахнул на водительское сиденье и был таков. Пресловутый план «Перехват» ничего не дал.

А если бы Лена блокировала двери во время движения, может, ничего и не случилось бы. Так кто виноват? Хорошо хоть выскочила из машины, не стала сопротивляться. Кстати, интересную деталь можно отметить в таких совершенно реальных случаях. Преступники даже не скрывают своих лиц! Расчет на то, что в многомиллионном мегаполисе, да еще в состоянии психологического потрясения жертвы, найти преступников маловероятно. Отсюда вывод: опасайтесь даже тех, кто подходит к вашей машине, не прячась, особенно молодых мужчин в возрасте до 30 лет. По статистике именно они чаще всего и совершают преступления.

И ЧТО ЖЕ ДЕЛАТЬ?

Сохранить в целости и сохранности автомобиль и свои вещи – «дело рук самих утопающих». Стражи порядка бессильны, если мы сами наплевательски относимся к своей безопасности. Старший оперуполномоченный Главного управления уголовного розыска МВД РФ Владимир Борисов напомнил: если на улице идет дождь, мы берем зонтик, чтобы не намокнуть и не простудиться. Так и в наших случаях – соблюдение простых правил может избавить от многих неприятностей.

Вот несколько простых советов Владимира Борисова:

- Кому-то из дам это покажется неприемлемым. Но, покупая машину, лучше выбрать «непрестижную» окраску. Нелегко решиться на это, но безопасность, согласитесь, дороже.
- О том, что машину нужно сразу оборудовать противоугонными устройствами, знают все, а вот что делать это желательно вместе с установкой не-

стандартной «секретки», думают не очень многие. И зря.

- После посадки в автомобиль, во время движения, при мелком ремонте или осмотре машины обязательно блокируйте дверные замки!
- Без крайней необходимости не стоит покидать автомобиль для общения с незнакомыми, даже из любопытства. Милый молодой человек, спрашивающий дорогу, может отвлекать внимание, пока другой крадет вашу сумочку!
- Надеюсь, оставлять даже на короткое время машину с работающим двигателем, да еще, упаси бог, если маленький ребенок в салоне, вам и в голову не придет.
- При посещении людных мест документы и ключи от машины лучше спрятать во внутреннем кармане одежды – сумку в толчее легко вскрыть, а то и просто вырвать из рук.
- Когда вы одна подходите к машине и отключаете сигнализацию, осматриваетесь по сторонам? Нет. Напрасно. Вполне возможно, рядом кто-то только и ждет, чтобы отобрать ключи и сумку, запихнуть вас в машину и вывезти подальше за город. Если ситуация в этом смысле сомнительная, не стесняйтесь обратиться за помощью. Например, к охраннику супермаркета, чтобы он проводил к машине. Страхуете ведь в этом случае не только свое имущество, но и здоровье, а то и жизнь.

Дорогие женщины! Если нападение совершено, помните: НИКАКИЕ МАТЕРИАЛЬНЫЕ БЛАГА НЕ СТОЯТ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ И ЖИЗНИ! Лишнее геройство ни к чему. Нападения, как правило, совершают группы лиц, часто в малолюдных местах. Что вы можете противопоставить двум-трем здоровенным молодчикам, да еще вооруженным? Постарайтесь взять себя в руки и запомнить приметы преступников, особенности разговора, имена, клички. А после освобождения – бегом в милицию!

ИЗ ОБЛАСТИ ФАНТАСТИКИ

…Быль о юных грабителях, рассказанная вначале, имела совершенно неожиданное завершение. Кажется, так бывает только в сказках… Спустя полчаса после случившегося примерно в километре от места преступления, на лестнице многоквартирного дома друг пострадавшей обнаружил ее сумку с полным набором документов, но пустым кошельком. Первая мысль: «Что случилось с Таей?» (так зовут героиню). Звонок друзьям – и уже через полчаса Таисия прижимает к груди сумку с документами, с которой она уже простилась навсегда. К сожалению, в жизни подобные чудеса случаются редко.

…А колесо на самом деле было пробито, да так, что его пришлось ремонтировать. Постарались малолетние преступники. □

Редакция благодарит за предоставленную информацию и помощь в подготовке материала Главное управление уголовного розыска МВД РФ, а также лично старшего оперуполномоченного по особо важным делам В. Борисова.




НА КОНКУРС «ПРОБА ПЕРА»

МОЙ ПЕРВЫЙ ГАИШНИК

Автошколу закончила в 1997 году, но по семейным обстоятельствам с группой сдать экзамены в ГАИ не могла. «Права» получила осенью 2002-го, а пять лет ездила без них по объездным дорогам, дворами и т. п. Перед постами ГАИ или в городе всегда менялись с мужем местами, и все «контакты» с инспекторами проходили без меня.

В конце декабря 2003-го муж пригнал из Германии грузовой микроавтобус «Мерседес-310D» и записал его на мое имя. И вот настал, наконец, момент, когда самой пришлось проехать пост ГАИ. Так боялась, что на просьбу инспектора предъявить документы растерянно подала ему свой паспорт с «правами» и папку со всеми страховками, справками с таможни, транзитными номерами и т. д. Он изумленно посмотрел на меня и сказал: «ПТС, пожалуйста!», на что я с дрожью в голосе ответила: «Выбирайте, что вас интересует, вы у меня первый…» (в смысле, вы первый гаишник, который меня остановил). Видели бы вы его лицо! После осмотра пожелал счастливого пути.

Через несколько дней нас опять остановили на этом посту. За рулем сидел муж. После проверки документов инспектор открыл мою дверь и с улыбкой спросил: «Это я у вас был первый?» Вот тут надо было видеть лицо моего мужа… В конце концов все закончилось дружным смехом. Такой оказался у меня первый гаишник.

Мария В., МОСКВА


КОРОТКО

В феврале следующего года в России пройдет «Экспедиция-трофи» – от Москвы до Владивостока. К участию в ней будут допущены только команды на двух машинах, состоящие из пяти мужчин и одной женщины. Автомобили могут быть любыми, а вот состав команд строго 5+одна. Общий призовой фонд русского «Кэмел Трофи» (его участниками могут быть также иностранцы) впечатляет: 15 кг золота. Претендентами станут лишь экипажи, прибывшие к финишу в полном составе на обеих машинах. Заявки от желающих уже поступают, и среди них две от итальянских команд.

Значительная часть маршрута пройдет по труднопроходимым участкам и пересеченной местности, участникам будет запрещено ночевать в населенных пунктах – привалы предусмотрены в специальных «чум-стойбищах» на лоне природы.

ПУТЕШЕСТВИЕ ДИЛЕТАНТОВ ПО УКРАИНЕ

ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО.
ФОТО: АЛЕКСАНДР БАТЫРЬ

Что мы знаем о нашей южной соседке – Украине, кроме того, что это родина Тараса Шевченко, гопака и сала (анекдоты про «хохлов» и «москалей» не в счет)? Если задуматься, то окажется – очень мало. Да и географию огромной страны большинство из нас изучили лишь по маршруту от границы до лежака в Крыму, на берегу Черного моря. Все, что «справа-слева», для многих россиян остается все тем же «Диким полем», как и 300 лет назад. Между тем на бывшей окраине Речи Посполитой, а затем и Российской империи остались сотни и тысячи памятников архитектуры, искусства, истории… Увы, дорога на курорты обходит их стороной. Поэтому, когда представилась возможность хоть чуть-чуть прикоснуться к незнакомой нам Украине, мы без колебаний отправились в путь. Маршрут проложили непростой, чтобы посмотреть самые разные регионы страны: от Ростова до Одессы, вдоль Азовского и Черного морей, затем на запад, до Львова. Далее наш путь лежал к столице – Киеву, откуда и вернулись в Москву. Все путешествие заняло неделю, но впечатлений было – хоть отбавляй…



Аист (по-украински он называется еще более поэтично – «лелéка») считается символом Украины и счастья – одновременно. Если в селе эти птицы свили гнездо – значит, все будет хорошо. А если гнездо на пограничном столбе?



Основной поток автотуристов из России, как правило, вливается через пограничный переход «Нехотеевка» под Харьковом, и летом там бывают очереди. Мы же въезжали через пост «Новоазовск» (между Ростовом и Мариуполем), выезжали через другой – на границе Сумской и Брянской областей. Среднее время прохождения всех формальностей – 20–30 минут, причем российские таможенники проявляют куда больше активности, чем их украинские коллеги. Жарко, стоит ли суетиться?



Первый крупный город на нашем пути – Мариуполь (быв. Жданов). Известен всем как родина «маленькой Веры». Даже близость теплого Азовского моря не может скрасить жизнь среди вечно дымящих труб; вот Вера не выдержала и сбежала в Америку. Мы тоже останавливаться не стали и отправились через Мелитополь (это, между прочим, всемирная столица черешни!), Херсон и Николаев в Одессу.





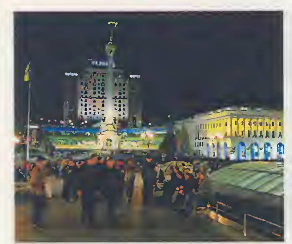
«Жемчужина у моря» – город очень красивый. В обязательный набор туриста входит прогулка по Дерибасовской и прилегающим к ней улицам, фото у памятника Дюку Ришелье, у Оперного театра и на Потемкинской лестнице (эту часть программы мы выполнили на 100%). Главная достопримечательность города – его жители, общаться с ними – сплошное наслаждение. А вот пляжи как в самой Одессе, так и вокруг, увы, не радуют: довольно грязно. Но мы ведь не купаться приехали, а просвещаться культурно!

ДАННЫЕ О ПУТЕШЕСТВИИ

Общая протяженность – около 4500 км, из них по Украине – 2800. За это время мы проехали через 18 областей республики. Цена «92-го» бензина у наших соседей – около 2 гривен (примерно 10,7 руб.) за литр. Дороги, как правило, по качеству немного лучше российских (видимо, из-за теплого климата), а вот дорожная разметка, знаки, указатели – почти как в Европе. На трассе Киев–Одесса сейчас идет грандиозная реконструкция (обещают закончить к осени), так что возможны заторы.

Стоимость одноместного номера в гостинице 3* – 30–100 долл., в мотеле – 8–20 долл. (часто даже с завтраком и стоянкой!). Цены в магазинах и ресторанах в среднем в 1,5–2 раза ниже российских. Так, чашка кофе даже в киевских кафе обойдется всего в 1–3 гривны (5–16 руб.), а бутылка пива класса «премиум» в магазине стоит не дороже 2,5 грн. (13 руб.).

Скорость движения по дорогам ограничена 90 км/ч, но нарушают абсолютно все. Говорят, что в канун туристического сезона украинским «даишникам» дан строжайший приказ: машины россиян без повода не останавливать (только в случае грубых нарушений). За неделю нас «тормознули» всего дважды для проверки документов и тут же отпустили с пожеланиями счастливого пути.



Киеву посвятили два дня, до обидного мало. Здесь есть что посмотреть! Но наряду с известными всем памятниками (Киево-Печерская лавра и др.), есть и такие, где случайных людей почти не бывает: к примеру, Кирилловская церковь, расписанная Врубелем. А на фото – парадная площадь Независимости и отель «Украина» (быв. «Москва»).



Если из Одессы выехать в направлении Киева, никак не миновать маленький райцентр Умань. Заехать сюда надо обязательно, потому что здесь находится знаменитый на весь мир (и практически неизвестный у нас!) Софийский парк. 200 лет назад граф Станислав Потоцкий построил его за 19 млн. золотых (это примерно равнялось всему российскому бюджету) в подарок любимой жене Софии. Здесь есть пруды и водопады, беседки и ротонды, фонтаны и гроты, острова и подземные реки, античные статуи и укромные уголки... Вдумайтесь: потрясенные его красотой, немцы во время оккупации ухаживали за парком и даже организовали именно здесь встречу Гитлера с Муссолини! Сейчас здесь гуляют туристы со всей Европы и влюбленные из местных.

Дороги... Что удивило – практически у каждого, даже незначительного городка есть объездная дорога (а у нас даже миллионные Питер и Ярославль не имеют), везде – подробные указатели, и, если все-таки сумели заблудиться, местные жители с удовольствием укажут путь. Время путешествия как раз совпало с сезоном цветения вишни...





Считается, что во Львове сосредоточено свыше 50% всех памятников архитектуры Украины (недаром центральная часть города объявлена ЮНЕСКО историко-архитектурным заповедником; целый ряд зданий датируется еще XIII веком!). Но при этом очень комфортный для туристов город: чашечка вкуснейшего кофе по-турецки в любом кафе в центре обойдется всего в 1 гривну (5 руб.). Немало красивых мест и вокруг Львова; жаль, не было возможности осмотреть все. Но на фоне одного из замков XIV века мы сфотографировались (фото в заголовке).



Винница – областной центр на берегу Южного Буга, где есть как минимум два места, интересные для туристов. Прежде всего, музей и церковь с усыпальницей великого русского хирурга Н. И. Пирогова. Не так уж много людей знает, что вдова ученого после его смерти распорядилась забальзамировать тело и поместить в склеп под храмом (священный Синод сделал исключение и разрешил!). Так и лежит он в мундире тайного советника вот уже больше 120 лет. А за городом вам обязательно покажут руины бункера Гитлера – здесь в 1942–1943 гг. размещалась ставка немецкого командования.

После этого короткого путешествия так захотелось приехать еще и еще раз! Следующий маршрут, который мы наметили, условно назвали «Замки Украины». Их несколько сотен, многие – в очень хорошем состоянии. Есть ведь знаменитый туристический маршрут по замкам Луары во Франции. Думаю, наш будет не менее интересным. Ведь здесь у каждого дома, у каждого камня – своя романтическая легенда. А мы их не знаем, полагая, что Украина – это крымские пляжи да пыльные степные трассы. Впрочем, в иных приличных странах некоторые думают, что в России до сих пор ходят в лаптях, а национальная забава – это пляски под балалайку, напившись водки... □



КАК ПРОЕХАТЬ НА УКРАИНУ

ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ. ФОТО АВТОРА

ЧТО НУЖНО ДЛЯ ВЪЕЗДА

Гражданину России для въезда на территорию Украины нужен внутренний или заграничный паспорт (военнослужащему ВС РФ – военный билет). А вот паспорт гражданина СССР уже не годится, хоть в России срок действия продлен до 1 июля 2004 года. Дети въезжают по свидетельству о рождении, но, внимание: ребенок должен пересекать границу с согласия обоих родителей! Если едет только с мамой или отцом, требуется нотариально заверенное согласие другого родителя на поездку.

При въезде на территорию Украины все, кроме дипломатов и несовершеннолетних, заполняют иммиграционную карточку. Пограничник делает в ней отметку, которая заменяет регистрацию и действительна на всей территории Украины до 90 дней.

Транспортное средство может быть ввезено на срок до 60 дней, затем его необходимо поставить на учет в местной ГАИ. При ввозе теперь не заполняется обязательство с датой обратного вывоза, и задержаться в стране можно без опасения, что машину изымут как «контрабандную».

Хорошая новость для тех, кто управляет автомобилем по доверенности: выдать ее теперь может кто угодно – не обязательно ближайший родственник. Главное, чтобы она была заверена нотариусом и содержала фразу: «С правом выезда за границу». Прежний порядок, разъяснили в министерстве юстиции, противоречил закону Украины № 2681-III (часть 2-я статьи 11) о временном ввозе транспортных средств.

Водителю служебного автомобиля по-прежнему достаточно иметь путевой лист и командировочное удостоверение. Важно, чтобы оба документа были выданы фирмой, которой принадлежит автомобиль. На нем можно ездить по Украине с российскими номерами до шести месяцев.

Правительство Украины отменило экологический контроль легковых автомобилей в пунктах пропуска на границе. Однако на трассах порой встречаются «экологи» с жезлами и ссылаются на местные порядки. Напомним, что согласно пункту 8.8 украинских ПДД пользоваться жезлом для остановки транспорта могут только работники ГАИ и военной автоинспекции. На всех прочих «продавцов полосатых палочек» водитель может внимания не обращать.

Отражая на границе неминуемую атаку страхового агента, полезно знать: медицинская страховка для российских граждан не обязательна, поскольку у РФ есть с Украиной соответствующий договор. Сложнее с ОСАГО: закон о нем украинский парламент принял много лет назад. Однако наказание за отсутствие страхового полиса нигде не прописано, так что этот закон можно и не исполнять... Но застраховать «автогражданку» есть смысл – на Украине это пока что сказочно дешево. Если двигатель имеет рабочий объем 1,5–2 л, полис ОСАГО на месяц стоит 8 гривен, то есть меньше 50 рублей. Только не верьте страховому агенту на слово – требуйте официальный документ с тарифами! При въезде в Крым придется уплатить местные сборы: парламент автономии ввел сбор «на развитие рекреационного комплекса» в размере 5 гривен с человека и 10 гривен с транспортного средства. Странное исключение сделано для тех, кто живет в гостинице: с них вместо 5 гривен берут 10% стоимости проживания в номере.

ЧТО РАЗРЕШАЕТ ТАМОЖНЯ

На каждого совершеннолетнего можно беспошлинно ввезти до 1 л крепких спиртных напитков, 2 л вина, 10 л пива и 200 сигарет. Подарки – максимум на 200 евро, продукты питания – на 50 евро.

О валюте. На каждого человека, включая несовершеннолетних, разрешается ввезти до 1000 долл. при условии устного декларирования и до 10 000 долл. при письменном. А вывезти – до 1000 долларов и еще 5000 с разрешения уполномоченного банка (по форме 01). В страну можно ввозить до 10 тыс. гривен, столько же вывозить; при этом декларировать украинскую валюту надо письменно, независимо от суммы. Кстати, курс – 1 гривна = 5,38 руб.

КАК МОЖЕТ НАКАЗАТЬ ДАІ

ДАІ (Державна автомобільна інспекція) ловит, в основном, нарушителей скоростного режима и правил обгона. На трассе в зоне действия этих знаков и в населенных пунктах нужно быть готовым к встрече с даишниками, которые нередко прячутся в автомобилях без опознавательных знаков...

Штрафы за такого рода нарушения пока остаются низкими: от 8,5 до 17 гривен (45–90 рублей). Взимать штраф инспектору запрещено: он должен составить протокол и направить его в суд по месту жительства (для россиянина – в Россию). Изъять своей властью водительское удостоверение инспектор тоже не вправе. Так что реально наказать иностранного нарушителя сложно. Жесткие меры к водителю-иностранцу возможны лишь за вождение в состоянии опьянения. Отобрать «права» не могут и в этом случае, а вот машину – должны. Получить ее назад со штрафплощадки можно только через местный, украинский суд, уплатив штраф 340 гривен ($64).

КАКОВА КРИМИНАЛЬНАЯ ОБСТАНОВКА

Сравнительно спокойная. Статистика угонов благополучнее российской, нападения на дорогах – чрезвычайная редкость. Однако довольно распространены кражи вещей и магнитол из салонов.

ПОЛЕЗНЫЕ ТЕЛЕФОНЫ

Консульский отдел посольства РФ в Киеве: (044) 294-68-16; 77-97.

Генконсульство в Симферополе: (0652) 24-82-15, -16, -17; в Харькове: (0572) 715-74-87, 715-78-34; в Одессе: (0482) 24-01-64; во Львове: (0322) 75-05-77, 75-27-18.

Консалтинговая компания «Укрвнештерминалкомплекс» (бесплатные консультации по таможенному законодательству Украины): (044) 246-49-34.

Автокемпинги:

Алуштинский район, с. Рыбачье: (06560) 7-35-65.

Евпатория, «Золотой пляж»: (06569) 6-21-12.

Феодосия, «Золотой пляж»: (06562) 4-74-74, 6-26-01.

Севастополь, «Любимовка»: (0692) 11-51-92.

Севастополь, «Омега»: (0692) 42-17-18.

Севастополь, «Учкуевка»: (0692) 71-62-20.

Внимание! При наборе телефонного номера за пределами Украины надо после цифры 8 набирать код 1038.



Канавки на шинах сумели [illegible] скорости всего лишь в течение полутора лет.

ФИА ВОЮЕТ СО СКОРОСТЬЮ

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPPI

До 1987 года королевские автогонки не считали слишком быстрыми и опасными. Скорости 350–400 км/ч никого не пугали. Случались страшные аварии, когда гибли и получали ранения лучшие пилоты планеты. Это потрясало, но что поделать – гонки не легкая атлетика. Затем в отношении общества к этим трагедиям что-то изменилось. Запрет, наложенный ФИА на систему турбонаддува, с 1988 года заметно снизил стремительность болидов. Несколько лет в чемпионате царило техническое затишье, и публика спокойно наслаждалась поединками великих Сенны, Проста и Мэнселла. На эту же пору, однако, пришелся и расцвет электроники, что продолжается и поныне.

Обнаружилось, что роль гонщика в гонках формулы 1 сведена к минимуму. Он вращает руль и в нужный момент по сигналу электроники нажимает нужные кнопки. Все остальное машина делает сама. На конструкторов обрушилась волна критики. Особенно досталось изобретателям активной подвески, позволявшей менять настройки прямо в ходе гонки, причем из боксов! Мало того, мощность моторов вернулась на прежний уровень, и рекорды трасс начали падать один за другим. Приближающуюся опасность почуяла ФИА и вмешалась: в 1994-м по ее инициативе провели серьезные изменения в регламенте. Вся электроника, способная влиять на параметры двигателя, трансмиссии и подвески, была поставлена вне закона. А для оживления борьбы на трассе внедрили дозаправку в ходе гонок. В нескольких страшных пожарах, к счастью, никто не погиб, прежде чем эту неотъемлемую часть современной формулы 1 довели до абсолютного совершенства.

Первый сезон по новым правилам ознаменовался, однако, гибелью Айртона Сенны и Роланда Ратценбергера, трехнедельной комой Карла Вендлингера, кошмарными авариями Йоса Ферстаппена и Рубенса Баррикелло, когда пилоты просто чудом уцелели. Прошла бешеная волна критики, но Берни Экклстоун не дрогнул. Ни один из пунктов правил не был изменен, и автомобили, лишенные «думающей» электроники, научились превосходно держать дорогу. А Макс Мосли, делавший первые шаги за штурвалом мирового автоспорта, поклялся тогда, что его главная цель – максимальная безопасность формулы 1. Прошло десять лет – старуха с косой обходила трассы Гран-при.

Очередной виток борьбы со скоростью пришелся на 1995-й. Не в силах справиться с ней локальным путем, ФИА пошла на уменьшение объема двигателя с одновременным увеличением массы болида. Тогда же появилась пре-

ХРОНОЛОГИЯ ИЗМЕНЕНИЙ ТЕХНИЧЕСКОГО РЕГЛАМЕНТА ФОРМУЛЫ 1

1988 – запрет турбонаддува.

1994 – обязательные дозаправки в ходе гонки; запрет активной подвески, электронных противобуксовочной и антиблокировочной систем, телеметрии «боксы–автомобиль».

1995 – уменьшен рабочий объем двигателя с 3,5 до 3,0 л; увеличена минимальная масса болида (с пилотом) – до 595 кг; запрет специальных сортов топлива; обязательная деревянная пластина толщиной 10 мм под днищем; уменьшены размеры и стандартизированы формы заднего диффузора и переднего антикрыла.

1997 – обязательные «сухие» шины с продольными канавками; уменьшена на 10% габаритная ширина болида; увеличены размеры монокока.

2003 – запрет телеметрии «автомобиль–боксы»; запрет тракшн-контроля (с отсрочкой исполнения) и электронной системы контроля старта; запрет полностью автоматической коробки передач.

словутая деревянная пластина под днищем – объект насмешек. Смеялись не только над придумавшими ее, но и над самим материалом – в век пластика, композитов и полупроводников... доска. Стоит тем не менее пластина по сей день, исправно увеличивая дорожный просвет и ухудшая аэродинамику.

Все изменения в сумме дали впечатляющий эффект – на 40% снизилась прижимающая сила в поворотах, примерно на 15% упали мощность и крутящий момент. В то же время аналитики уже тогда приходили к выводу, что в войне со скоростью побеждать будет... скорость, ибо сама суть формулы 1 – в создании все более и более быстрых машин с использованием самых высоких и дорогостоящих технологий. Пропорционально скорости росли и цены болидов, посильные не всем «конюшням», что в конечном итоге привело чемпионат мира к кризису 2002 года: тотальное превосходство «Феррари» и полупустые трибуны. Теперь ФИА стала думать не столько об искусственном снижении скоростей (все рекорды вновь были побиты, несмотря на шины с канавками!), сколько о сокращении расходов. И снова на повестке дня электроника – полностью автоматические коробки, тракшн-контроль, система оптимального старта. Даже педаль акселератора – и та стала не механической, а электронной!

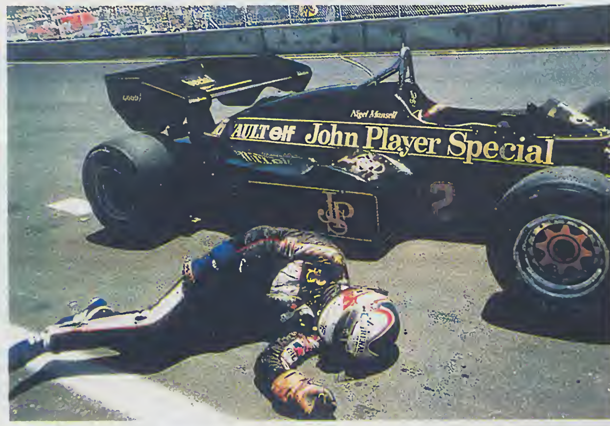
О скоростях же, достигших пугающих величин, напомнили сами гонщики. Не только потому, что в этом году Михаэль Шумахер выигрывает все подряд. Пилоты других команд на Гран-при Малайзии тоже проходили круги на 2–3 секунды быстрее, чем год назад! «Тойота» с ее нынешней скоростью год назад боролась бы за победу! «Нам что, мы поедем так быстро, как позволит автомобиль. Это наша работа, – говорит Ярно Трулли, – но, вообще-то, в иных поворотах с непривычки жутковато». Эти голоса дошли до президента ФИА Макса Мосли. Он созвал конструкторов формулы 1 и дал им два месяца на размышление. Если они не смогут предложить план по снижению скоростей, устраивающий всех, то в рамках Договора Согласия – главного нормативного документа чемпионата мира – ФИА в приказном порядке введет свой вариант.

А между тем скорость в этом году не главная проблема формулы 1. Да, все мчатся как угорелые, но аварий-то нет! Самая сильная головная боль от другого. Кое-кто уже сдал купленные заранее билеты на Гран-при, рейтинг трансляций понизился!

В один присест, конечно, ничего не изменишь. Но, по крайней мере, надо беспокоиться о будущем. И Макс Мосли представил проект изменений, запланированных на сезон-2008. В том пока далеком году истекает срок действия Договора Согласия, и Мосли считает, что новый проект можно и нужно обсуждать, но не переиначить. Дело решенное! Либо господа-владельцы команд подписывают новый договор, либо нет.

Меры, предлагаемые президентом, направлены, прежде всего, на снижение расходов команд. А вместе с этим, как известно, падают и скорости! Двигатель V8 (а не V10) объемом 2,4 л должен выдерживать без замен две гонки. Подлежат запрету системы впуска и выпуска с изменяемой геометрией, полуавтоматические коробки, гидроусилитель руля и целый ряд электронных систем. Шины – один комплект на гонку при общем для всех поставщике. И, вдобавок, Мосли заверил: в 2008 году на старт выйдет 12 команд.

К проекту в целом команды отнеслись одобрительно. Конструкторы шасси и двигателей нашли в таких изменениях определенный здравый смысл. Чего нельзя сказать об автопроизводителях, участвующих в чемпионате мира. Они, в который уже раз, возмутились «беспределом» спортивных властей – так часто, чуть не каждый год, да еще по нескольку раз, правила менять нельзя! Дескать, еще к нынешним толком не приспособились, а на горизонте уже череда новых. И пять гигантов, представляющих автомобильную Европу, вновь заговорили о создании альтернативной гоночной серии.



После финиша упал без сил. В былые времена от пилотов требовалось нечто большее, чем максимально быстро вести машину.



К счастью, такие аварии за последние восемь лет – редкость, и обходятся они без жертв.

А вот трехкратный чемпион Ники Лауда, старый боец из ушедшего поколения романтиков, сказал, что как ни странно на сей раз Макс Мосли чертовски прав: «Надо что-то менять, и чем радикальнее, тем лучше. Формула 1 перестала быть тем, чем была в мои годы. Ее проводят сегодня для кого угодно – владельцев акций, спонсоров, политиков, для рейтингов, но только не для зрителей. Гонщик превратился в товарный знак, его можно купить, обменять и сдать в аренду. И на трассе почти не осталось места вдохновению – ты вылезешь из кожи, проведешь лучшую гонку в жизни, но твой автомобиль все равно отстанет на круг от лидера, потому что провел в аэродинамической трубе на пятьсот часов меньше».

Неизвестно, как все сложится в будущем, но пока что скорость положила всех на лопатки. □

СЕНСАЦИИ МАНЬИ-КУР

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ

Свершилось! Впервые в истории чемпионата ФИА для машин категории «Гран Туризмо» российский экипаж финишировал в призерах. Этому предшествовал неудачный старт сезона в Монце, где Николай Фоменко и Алексей Васильев покинули трассу из-за поломки. Затем была Валенсия, где обнаружилось, что третий, внезачетный дуэт команды YUCOS-Freisinger настроен очень и очень серьезно. Немцы Саша Маассен и Лукас Лур не «везут» очки в командном зачете, но по контракту с полным правом борются за титул среди гонщиков. Они воспользовались этим и выиграли испанскую гонку.

Россияне в Валенсии финишировали четвертыми. До подиума, вроде бы, один шаг, но легко ли его сделать? Во-первых, очень сильны соперники из итальянской команды GPC, выступающие на «Феррари-360», – Кристиан Пескатори и Фабрицио де Симоне. А во-вторых, партнеры по YUCOS-Freisinger – такие же соперники для нас, как и все остальные. И никакой командной стратегии: если Маассен и Лур могут победить, то побеждают – они не обязаны никого пропускать. Заметим, что Маассен триумфатор прошлогодних «24 часов Ле-Мана», амбиций у него пруд пруди и мастерства не занимать. То же и Стефан Ортелли – двукратный победитель чемпионата GT. Только у него еще и опыта побольше.

Как бы там ни было, Васильев и Фоменко приехали на третий этап во французский Маньи-Кур заряженными на подиум: сейчас или никогда. Однако для небесной администрации, что ведает техническим состоянием гоночных автомобилей, людские расчеты – не указ. В квалификации вышла из строя коробка передач. Заменили. Но перед главным стартом на «Порше-996» с надписями «Russia» всплыла еще одна серьезная неполадка – отказала автоматическая система power shift, оптимизирующая обороты мотора при переключении передач. А это значит, что россияне вынуждены проводить «оптимизацию» на глазок, по тахометру, и в случае ошибки рискуют либо двигателем, либо коробкой. А в Маньи-Кур на одном круге около сотни переключений. Выход один: всю гонку ехать в щадящем режиме.



Итак, очень острую схватку за победу повели немецкий и французский экипажи YUCOS-Freisinger. За ними тщетно пытались угнаться Пескатори и де Симоне. Россияне заняли четвертую позицию. Дело близилось к финишу, когда случилось то, что порой случается на гонках любого уровня: «Феррари» итальянцев вылетел с трассы и закопался в гравийной ловушке на 71-м из 105 кругов. «Удивительно, но желанный результат, к которому мы упорно стремились несколько лет, словно сам пришел в руки. И именно тогда, когда, казалось, уже не было никаких надежд», – поражался Васильев. «Эмоции потрясающие, – подвел итог Фоменко после официальной церемонии награждения. – Ведь мы – первые россияне, кто добился такого успеха в столь престижном официальном кольцевом турнире».

Победу, вторую подряд, одержали Маассен и Лур. Но лидерство в зачете N-GT сохранили Ортелли и Эммануэль Коллар – на их счету одна победа и два подиума. В Маньи-Кур они были вторыми. Надо ли говорить, что в командном зачете YUCOS-Freisinger имеет уже приличный отрыв от соперников.

В заключение еще об одном событии уик-энда. В «абсолюте» гонку выиграл экипаж Уве Альтцена и Михаэля Бартельса на автомобиле «Салин-S7». Лидируя от старта до финиша, они опередили всех недоумевающих фаворитов на «Феррари» и сотворили сенсацию. ■

BAR ПОЙМАЛ СНЕЖНЫЙ КОМ



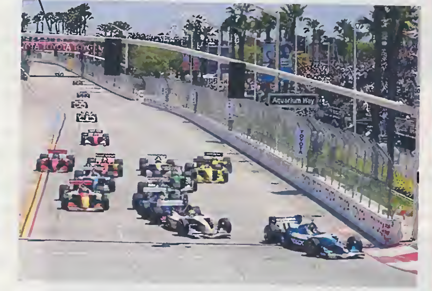
Необычайный подъем в формуле 1 переживает команда BAR. Высокие результаты ее первого пилота Дженсона Баттона резко повысили коммерческий интерес к ней. Этого не скрывает шеф BAR Дейвид Ричардс: «Наблюдается так называемый эффект снежного кома – повышенное внимание со стороны спонсоров и партнеров привлекает все новых и новых спонсоров и партнеров. И это, надо сказать, еще не самая интересная мера успеха. В команде царит отличное настроение, и, главное, она становится привлекательной для трудоустройства лучших кадров формулы 1».

Всем этим BAR обязана, конечно же, череде подиумов Баттона, которого произвели в чин «открытие сезона». Экспилот формулы 1 Джонни Герберт вообще считает, что Дженсон – именно тот человек, который заставит Михаэля Шумахера завершить карьеру: «Ведь немец, как известно, хочет уйти непобежденным. А Баттон наверняка одержит несколько побед уже в этом году».

Всеобщего оптимистического настроя не разделяет, однако, главный конструктор BAR Джеффри Уиллис: «Я рад, что дела идут так хорошо. Но должен всех предупредить: у нас нет столь многолетнего гоночного опыта, как у ведущих команд, и потому мы неизбежно будем совершать ошибки».

Идут переговоры о продлении союза с «Хондой» еще на четыре года.

CART НЕ СДАЕТСЯ!



Активы обанкротившейся гоночной серии CART – вместе с долгами! – зимой выкупила группа владельцев команд, мечтающих сохранить чемпионат. Всё начинали с нуля – поиск спонсоров, переговоры с телеканалами и владельцами трасс. В итоге запланировано 16 этапов, но технический регламент в сравнении с прошлым несколько изменен: отныне одинаковые для всех мотор «Форд-Косворт» и шины «Бриджстоун». Новинка только в системе кратковременного увеличения наддува. Нажав кнопку, пилот может повысить мощность мотора на полсотни «лошадей». Правда, booster работает не дольше 60 секунд, но его заряда хватает на четыре-пять обгонов – отличное подспорье для повышения зрелищности гонок.

Главный обидчик, разоритель и конкурент, босс IRL Тони Джордж утверждал, что новые хозяева CART не соберут и дюжины машин на старте. Однако, когда управляющий директор Ли Дикстра предложил ему пари на любую сумму, утверждая, что на первой гонке в Лонг-Бич будет не меньше 18 участников, тот отказался и – не прогадал. На старт действительно вышли 18 пилотов – тютелька в тютельку. Причем далеко не «какие-нибудь»: чемпионы и призеры ChampCar (официальный лейбл серии CART) разных лет, формулы 3000, несколько экс-пилотов формулы 1 – бразилец Бруно Джункейра, британец Джастин Уилсон, американец Джимми Вассер. Компания не столь звездная как в IRL, но все же! Первую гонку сезона выиграл действующий чемпион канадец Пол Трэйси, опередивший на финише Джункейру и экс-чемпиона формулы 3000 француза Себастьяна Бурдэ.

НЕТ MILLE PISTES!

СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ. ФОТО: DPPI

Если хотите сегодня вывести участника чемпионата мира по ралли из душевного равновесия, скажите ему Mille Pistes. Для пущего эффекта добавьте – «Новая Зеландия». Реакция неотвратима. Именно на новозеландском этапе была впервые опробована экспериментальная система, названная Mille Pistes, по имени итальянского ралли, много лет назад давшего ей путевку в жизнь. Никому из организаторов не пришло бы в голову что-то менять, но ФИА осенью заявила, что Mille Pistes внедряют, дабы снизить расходы команд, и она будет обязательной с 2005 года. Уже зимой под сильным давлением команд всему этому дали задний ход, но хозяева ралли Новой Зеландии решили попробовать, что это за штука.

Суть Mille Pistes – упрощенный режим ознакомления с трассой. Без традиционных двухдневных тренировок и так называемых экипажей-разведчиков, которых содержат все заводские команды. Обычно они выходят на трассу за полчаса до старта основной группы и преодолевают ее в «полубоевом» режиме, вне зачета, предупреждая зрителей и различные службы о начале гонки. После финиша очередного спецучастка разведчик сообщает своим экипажам сведения о состоянии покрытия, погодных условиях и других важных вещах. Нередко на одной половине, скажем, 30-километрового отрезка совсем сухо, а другой обильно поливает дождь. Зная об этом, пилоты могут правильно выбрать шины и быть готовы к встрече на дороге с большой лужей или промоиной, которых не было во время тренировок.

По правилам же Mille Pistes, трассу каждого очередного дня боевые экипажи разведают сами – утром в день старта, на тренировочных машинах и в прогулочном темпе. Гонщики заранее были уверены в порочности подобной системы, но действительность, как говорится, превзошла все ожидания. Начать с того, что им пришлось три дня подряд вставать в половине пятого утра и к моменту старта гонки – около полудня они теряли свежесть. Мало того, как отметил Маркко Мартин, утром трасса влажная от росы и ровная, а днем – сухая и на ней откуда ни возьмись появляются кучи гравия. Ну и, наверно, самое важное: гоночный уик-энд не сократился до трех-четырех дней – все команды были на месте уже в понедельник, и особой экономии не случилось.



Получив новую модификацию «Импрезы» – WRC2004, Петтер Сольберг помчался так, как подобает действующему чемпиону.



Бывший гражданин СССР – лидер чемпионата мира! В маленькой Эстонии Маркко Мартин – национальный герой.

Итог подвел шеф команды «Субару» Дейвид Лэпуорт: «Какие-то эксперименты и новшества, возможно, необходимы, когда чемпионат страдает невыразительными сюжетами. Но нашего турнира это вроде не касается». «Новая Зеландия» мало чем отличалась по напряженности сюжета от предыдущих этапов. Лидер менялся пять раз, четыре пилота из четырех разных команд сражались за победу, и судьбу ее решили пять секунд.

Долго запрягавший Петтер Сольберг, наконец, проснулся и задал темп. Причем такой, что его не смог выдерживать Себастьен Лоэб, которого, похоже, поспешили определить в чемпионы. Француз из «Ситроена» выцарапал лишь четвертое место на финише. А с норвежцем отчаянно бились Маркус Гронхольм на «Пежо» и Маркко Мартин на «Форде-Фокус». После поломки рулевого управления Сольберг на своем «Субару» откатился на вторую позицию, но опередивший его Гронхольм вскоре совершил нелепую для двукратного чемпиона ошибку, уступив победу. И все это – за считанные километры до финиша!

Однако после финиша все пилоты еще раз выступили резко против подобных экспериментов. Тимо Раутиайнен, штурман Маркуса Гронхольма, высказался яснее некуда: «Я возненавидел эту систему и надеюсь, что мы никогда с ней больше не встретимся». □



В прошлом году Маркус Гронхольм чередовал победы со сходами. Теперь – четыре полноценных финиша в четырех гонках.



РОССИЯНЕ В ЛЕ-МАНЕ

На трассе гонки «24 часа Ле-Мана» прошли тесты команд-участниц легендарного марафона. В середине июня на его старт выйдут сразу три российских пилота.

«Ле-Ман» давно не входит в систему ФИА, но от этого престиж его нисколько не пострадал: из года в год желающих стартовать больше, чем способна принять трасса. Чтобы получить право на участие, надо показать хорошие результаты в родственных гоночных сериях – состязаниях на выносливость. Алексей Васильев и Николай Фоменко выполнили это условие, выступая в чемпионате FIA GT, а Роман Русинов – выиграв прошлой осенью 1000-километровую традиционную гонку здесь же, в Ле-Мане.

Васильев и Фоменко 12 июня стартуют за рулем «Порше-911 GT3-RSR» в цветах команды YUCOS-Freisinger и будут бороться за награды в зачете GT – «Гран Туризмо». Русинов войдет в один из экипажей французской команды «Кураж Компетисьон» и поведет по трассе куда более мощный и быстрый прототип «Кураж LMP675», способный бороться даже за призы в абсолютном зачете. Выходит, мы сегодня уже не чужие на европейских праздниках жизни.

ЕЩЕ ОДНО ОКНО В ЕВРОПУ

Молодым российским пилотам первые шаги в направлении формулы 1 даются нелегко. Команда «ЛУКойл Рейсинг» – своего рода наш постоянный форпост в Европе. Выступающие за нее Михаил Алешин и Юрий Байбородов проведут сезон в формуле «Рено»: будут участвовать в Еврокубке для этой категории машин, а также в отдельных этапах национальных первенств – немецкого и британского.

Еврокубок – весьма популярный турнир. На первом этапе в Монце собралось 37 (!) пилотов из 13 стран. Примерная возрастная группа – 16–18 лет – россияне в нее вписываются. Для Байбородова, чемпиона России в формуле «Русь», это был дебют на незнакомой машине и ожидать каких-то заметных результатов не приходилось. А Алешин в одном из двух зачетных заездов финишировал в первой десятке



и набрал очки. Шеф команды Евгений Малиновский считает, что ближе к концу сезона Михаилу будет по силам замахнуться на подиум. Главная проблема россиян – совершенно незнакомые трассы.

Также в формуле «Рено» продолжает выступать гонщик из Выборга Виталий Петров. Он защищает цвета итальянской команды Euronova и ориентируется на итальянское первенство. Но будет стартовать и в других гонках этих машин.

КАЛЕНДАРЬ

ИЮЛЬ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

17–18 Чемпионат России (НГС «Лада»), С.-Петербург
17–18 Чемпионат России («Туринг», «Туринг-лайт»), Тольятти
23–24 Чемпионат России (формула «Русь»), Мячково
30–31 Чемпионат России (НГС «Лада»), Мячково

РАЛЛИ

17–18 Кубок России, «Ростов Великий»

КРОСС

10–11 Чемпионат России (грузовики), Реж, Свердловская обл.
10–11 Первенство России (мини-багги), Н. Новгород
17–18 Кубок России (УАЗ), Калининец, Московская обл.
17–18 Кубок России (грузовики), Чусовой
17–18 Кубок России (легковые, багги), Новокузнецк

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

4-й этап ралли Новой Зеландии

1. П. СОЛЬБЕРГ (Норвегия, «Субару-Импреза») – 4:02.29;
2. М. ГРОНХОЛЬМ (Финляндия, «Пежо-307») – 0.05;
3. М. МАРТИН (Эстония, «Форд-Фокус») – 0.25;
4. С. ЛОЭБ (Франция, «Ситроен-Ксара») – 1.05;
5. Х. РОВАНПЕРА (Финляндия, «Пежо-307») – 2.23;
6. К. САЙНС (Испания, «Ситроен-Ксара») – 3.08;
7. М. ХИРВОНЕН (Финляндия, «Субару-Импреза») – 5.42;
8. Д. КАРЛССОН (Швеция, «Пежо-206») – 13.23.

После 4 этапов

Пилоты: 1. М. МАРТИН – 26;
2. С. ЛОЭБ – 25;
3. М. ГРОНХОЛЬМ – 24;
4. П. СОЛЬБЕРГ – 23;
5. Ф. ДЮВАЛЬ – 14;
6. К. САЙНС – 13.

Команды: 1. «Форд» – 47;
2. «Ситроен» – 38;
3. «Пежо» – 33;
4. «Субару» – 31; 5. «Мицубиси» – 5.

СЕРИЯ IndyCar

3-й этап, Мотеги (Япония)

1. Д. УИЛДОН (Великобритания, «Даллара-Хонда»);
2. Т. КАНААН (Бразилия, «Даллара-Хонда»);
3. Х. КАСТРОНЕВЕШ (Бразилия, «Даллара-Тойота»).

После 3 этапов

Пилоты: 1. Д. УИЛДОН – 123;
2. Т. КАНААН – 117;
3. Х. КАСТРОНЕВЕШ – 106;
4. Д. МЭННИНГ (Великобритания, «G-Форс-Тойота») – 90;
5. С. ДИКСОН (Н. Зеландия, «G-Форс-Тойота») – 82;
6. С. ХОРНИШ (США, «Даллара-Тойота») – 77.

КУБОК МИРА ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ

1-й этап, ралли Туниса

1. С. ПЕТЕРАНСЕЛЬ (Франция, «Мицубиси-Паджеро/Монтеро») – 21:02.49;
2. Х. АЛЬ-МУТАВИ (ОАЭ, БМВ-Х5) – 1:14.13;
3. С. ЭНРАР (Бельгия, «Фольксваген-Туарег») – 1:37.17…
10. А. БЕРКУТ (Россия, «Ниссан-Патруль») – 4:47.44…
12. К. ЖИЛЬЦОВ (Россия, «Мицубиси-Челенджер») – 5:22.49…
22. И. МАРДЕЕВ (Россия, КамАЗ-4911) – 7:52.59.

БЕГЛЫЙ ОГОНЬ

ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ. ФОТО: **ГЕОРГИЙ САДКОВ**

Автоспорт – занятие увлекательное, но уж очень дорогое. Один из способов удешевить мероприятие – учредить монокласс. Есть такой и в стане «Хонды».

ОДНА НА ВСЕХ

Монокласс, как следует из названия, – это состязания на машинах одной марки и модели, подготовленных по единым правилам. Строят спорткары на базе серийных автомобилей. У «Хонды» это самая заряженная версия «Сивика» – «Type R». Такую можно купить в любом фирменном автосалоне. Собирают ее в Англии из японских комплектующих. Чистота породы гарантирована! Недаром часть готовой продукции возвращается на родину. Ситуация уникальная.

Автомобиль даже в первозданном виде выдающийся. Двухлитровый атмосферный двигатель обладает мощностью 200 л. с. при 7500 об/мин. Этот силовой агрегат в блоке с шестиступенчатой коробкой передач разгоняет небольшую машину с 0 до 100 км/ч всего за 6,6 с. С такой динамикой «Type R» уступает уже знакомым нашим читателям болидам серии «Туринг» (технике куда более мощной и дорогой) всего секунду на круге. (Цифра, разумеется, средняя, зафиксирована в очных схватках на «Невском кольце».)

Тормоза тоже неслабые – спереди диски аж 300 и сзади 260 мм. Система распределения тормозных сил (некий электронный родственник «жигулевского» «колдуна») и ABS здесь непростые. Как только «антиблок» начнет растормаживать колесо, норовящее заблокироваться, система мгновенно перераспределит усилие на недогруженную ось. В типовой комплектации гидроусилитель руля и подруливающая задняя подвеска. Управляющий эффект обеспечивает упругая вертикальная балка. Она трансформирует наклоны кузова в поворотах в нужную реакцию задних колес.

Двухобъемный трехдверный кузов обладает исключительно высокой жесткостью. Неудивительно, ведь это одно из условий хорошей управляемости, а «Type R» – автомобиль для активного водителя.







Омедненные гайки не прикипают и легко отворачиваются при смене колес.



Выхлопная труба – важный элемент конструкции и, разумеется, имиджа спорткара.



НА БОЕВОМ ВЗВОДЕ

В серийном исполнении «Хонда-Сивик Type R» стоит в России $29 900. Гоночный болид в версии «кубок» можно купить за $35 000 или взять в аренду. Сезон (12 гонок с полным обслуживанием) в этом случае встанет в $20 000. Как видите, организаторы моносерии – компания «Карт Моторс» и ее спортивное отделение «Рэйсинг арт» – дорогое удовольствие вписали в скромный бюджет. Сравните – в упомянутом «Туринге» только автомобиль стоит около $150 000! Цена победы для начинающего гонщика слишком высока. Как же рождается демократичный спорткар?

Первым делом новенький «Сивик» разбирают до винтика. В кузов (на стапеле, чтоб не повело!) вваривают каркас безопасности – непременный атрибут всех гоночных серий. Он, как и все детали, требующие омологации (руль, ремни безопасности, огнетушители и т. д.), – фирменный, от компании «Хонда-Моторспорт Европа». Иного вмешательства в конструкцию остова не требуется – все элементы жесткости заложены изначально. После окраски в боевую форму – сборка. Вся отделка салона – штатная. Ведь популярный в автоспорте карбон дорог, алюминиевые же панели надо крепить заклепками, что непрактично. Кроме того, сходство с прародителем работает на имидж марки. Разумеется, вместо кресел монтируют одно-единственное сиденье пилота.

В подвеске первым делом устраняют... подруливающий эффект. В гонке вся эта эластокинематика ни к чему: из-за неравномерного распределения нагрузки перегревается резина. Кроме того, гонщикам сложно реализовать некоторые специальные приемы управления, вроде контролируемого скольжения задней оси. В результате заднюю подвеску заневоливают, приваривая к управляющему торсиону Т-образные усилители. Все резинки заменяют стальными шарнирными соединениями. Места штатных стоек занимают изделия фирмы KW с регулируемым усилием сжатия-отбоя. Кроме этого, их устройство позволяет изменять все углы установки управляемых колес, клиренс и жесткость пружин. Передний стаби-



Интерьер гоночного авто мало отличается от серийного.



Анатомическое кресло и шеститочечные ремни плотно фиксируют тело пилота.



Каркас безопасности – непременный атрибут всех гоночных серий.



Сквозь жабры по краям бампера подают воздух для охлаждения тормозов.

СПРАВКА ЗР

Гоночная серия – Кубок России «Супер Лайт» и Кубок «Хонда-Сивик» приняли старт 30 мая 2004 года на гоночной трассе «Невское кольцо» в Санкт-Петербурге. Организатор Кубка – компания «Карт Моторс» и ее спортивное отделение «Рэйсинг Арт», известные в России как создатели Кубка «Хонда-Сивик» 2003 года.

В Кубке России «Супер Лайт» участвуют 2-литровые автомобили различных марок, подготовленные по группе N+. В рамках Кубка России отдельным зачетом проводят Кубок «Хонда-Сивик», дебютировавший в сезоне 2003 года.

Количество автомобилей на каждом этапе – не менее 12. В сезоне 2004 года проведут шесть гоночных сессий (12 этапов) и 500-километровую гонку «Хонда-Челлендж 500». К ней допускаются различные автомобили «Хонда» при условии гоночной омологации. Эта гонка продлится около четырех часов. Экипаж каждого автомобиля будет состоять не менее чем из трех пилотов, сменяющих друг друга ежечасно. В рамках программы соревнований «Хонда-Челлендж 500» состоится всероссийский конкурс тюнинга автомобилей «Хонда».

Гоночные сессии пройдут в России (Москве и Санкт-Петербурге) и в Эстонии (Пярну), где состоится также матчевая гонка Россия–Финляндия.

Гонщики серии «Супер Лайт» и «Хонда-Сивик» в основном профессионалы, многократные победители и призеры чемпионатов России – Алексей Дудукало, Виктор Козанков, Андрей Артюшин, Владимир Черевань, Борис Шульмейстер, Дмитрий Щеглов.

лизатор – серийный, задний – гоночный, с шестью степенями жесткости.

В гонке большие углы поворота руля обычно не нужны: вполне хватает оборота вправо – оборота влево. Да и ШРУСам с небольшими углами работать легче. Поэтому в рулевой рейке установили ограничитель угла поворота колес.

Родных тормозных дисков с их впечатляющим диаметром достаточно и для спорта. Лишь колодки заменяют на специальные, стойкие к перегреву. Механизм дополнительно охлаждают забортным воздухом, подавая его к суппорту через диффузор. Часть прохлады достается изрядно нагруженным подшипникам ступицы.

А вот престижными 17-дюймовыми колесами пришлось пожертвовать. Во-первых, литые диски с низкопрофильными сликами по карману лишь очень состоятельному человеку. Среди российских гонщиков таких, увы, немного. Во-вторых, переход на 15-дюймовый диаметр позволил улучшить динамику разгона. Правда, несколько снизилась «максималка», но для российских кольцевых трасс той, что осталась (около 200 км/ч), вполне достаточно. И, наконец, меньший момент инерции колеса хоть чуть-чуть, но облегчил жизнь тормозам.

Но чтобы затормозить, прежде надо разогнаться. А в этом деле главную роль играет силовой агрегат. В серьезном вмешательстве нет нужды, но спортивный болид все же требует большего. К сожалению, чип-тюнинг блока управления двигателем на «Сивике» невозможен. Ведь компьютер здесь в ответе за все, в том числе фазы газораспределения и алгоритм электроусилителя руля. Перенастроить все на коленке непросто – мозги заменяют целиком.

В поддон (гоночная специфика) ставят ловушку, исключающую масляное голодание в поворотах. По сути – это пара дополнительных перегородок со створками, ограничивающими отливы масла.

Серийный мотор по спортивным меркам слишком «зеленый» – отвечает экологическим нормам Евро IV. Гоночный вариант несколько разжимают, устанавливая прямоточный выхлоп. При этом дружелюбие к окружающей среде «Хонда» почти не утрачивает: в тракте остается катализатор. В иных подобных классах его удаляют. Словом, малыми формами удается «намыть» около 20 сверхплановых «лошадей». В сцеплении меняют только ведомый диск – гоночный ритм лучше держит «мальтийский крест» с керамическими накладками. Он, кстати, прекрасно уживается со штатными соседями – маховиком и «корзиной».

Коробка передач обычная, но не европейской, а японской серии. Дело в том, что в Стране восходящего солнца максимальная скорость ограничена 180 км/ч. Для «Type R» в такой версии предусмотрена своя КП, где четвертая, пятая и шестая передачи сближены – для кольца в самый раз! Для лучшей реализации крутящего момента в главную передачу трансплантируют «хондовский» же самоблокирующийся дифференциал.

«ТАКСИ» ВЫЗЫВАЛИ?

Как выглядят автомобили в деле, сидя с кружкой пива у телевизора, не понять. Разве что посмотреть «Такси» Люка Бессона. Так может, стоит сходить на гонки и увидеть все наяву? А там, глядишь, записаться в число участников и побороться за победу? Ведь стоит это не очень дорого – на то он и монокласс! □



УЧРЕДИТЕЛЬ
ОАО «За рулем»
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
Валерий Пушков
ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
Петр Меньших
EDITOR-IN-CHIEF
Peter S. Menshikh
ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА
Владимир Аркуша
Марк Тилевич
ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ
Игорь Твердунов
ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ
Вадим Крючков (зав. отд.), Антон Чуйкин (зав. отд.), Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин
МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПРОЕКТЫ
Владимир Соловьев (зав. отд.)
ЭКСПЛУАТАЦИЯ
Вячеслав Субботин (зав. отд.), Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов
БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО
Игорь Моржаретто (зав. отд.), Андрей Бойко, Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27), Леонид Сапожников
ИНТЕРНЕТ, СПОРТ
Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев
ОФОРМЛЕНИЕ
Владислав Крупчинский (главный художник), Наталья Кледова (зав. отделом), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Александр Кульнев, Георгий Садков, Константин Якубов (фотокоры), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура), Илья Петрусевич (компьютерное обеспечение)
ЦВЕТОДЕЛЕНИЕ
Дизайн-центр «За рулем», тел. (095) 978-21-91, телефакс (095) 250-26-11
РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА
Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 261-37-61
РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»
Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, 978-87-23, телефакс (095) 978-00-12, 978-87-14
Формат 207x270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц
ТИРАЖ 520 000 экз. сертифицирован Национальной тиражной службой
Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, тел. 207-27-33, факс 737-43-07
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10
Техподдержка Kraftway тел. (095) 956-49-80
Editorial office Western Europe
Norbert Hobbhahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany
Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Подписка на журнал во всех отделениях связи СНГ.
Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 33 рубля, розничная цена – свободная.
Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

АНОНС

ЧИТАЙТЕ В ИЮЛЬСКОМ НОМЕРЕ:



■ Компакт-вэн «Мицубиси-Кольт», одна из самых примечательных новинок года, вскоре появится в России. Испытатель ЗР делится впечатлениями от машины, полученными в ходе официальной презентации.

■ Выбор универсалов среднего класса, вместительных и при этом относительно доступных, чрезвычайно широк. Сравниваем наиболее популярные модели из Европы и Японии.

■ Компания «Рено» 2 июня приоткроет завесу секретности над проектом X90 – недорогим автомобилем для рынков Восточной Европы. Наш корреспондент побывал на презентации машины, которую будут собирать в Москве.



■ «Дженерал моторс», нынешний владелец корейской компании «Дэу», на многих рынках продвигает ее модели под маркой «Шевроле». Так, «Дэу-Калос» превратился в «Шевроле-Авео», который собирают в Запорожье.



■ «Лада» приобретает все больше европейских черт. Доказательством тому служат машины, оборудованные электроусилителем руля и антиблокировочной системой тормозов. Такой универсал ВАЗ-2111 побывал на редакционном тесте.

■ Споры о будущем российского автопрома поутихли, но это вовсе не означает, что перспективы отрасли так уж ясны. Предлагаем прогноз ее развития, основанный на анализе материалов международной конференции.

■ Отношение к электромобилям не раз менялось: было время, их считали основной альтернативой машинам с ДВС, потом объявляли бесперспективными. Каково реальное место электромобилей среди других средств транспорта, в чем их будущее?



■ Чем больше моделей появляется на автомобильном рынке, тем разнообразнее становится выбор шин. Представляем новинки крупнейших мировых фирм.

■ День вежливости водителей проходит во Франции дважды в год. Почему бы не устроить свой, подумали мы – и попытались выработать правила для участников.

■ В разделе «Рынок и сервис» придирчиво оцениваем противотуманные фары и знако-



мимся с новинками аудиотехники от «Альпайн», «Клариона» и «Панасоника».

■ Настоящим бичом крупных городов стали бесхозные по сути автомобили, обреченные на медленное умирание во дворах и на улицах. Однако эвакуировать машину, давно утратившую подвижность, оказалось весьма непросто...

■ Наш «Автоклуб» – любимое место отдыха тех, кто по-настоящему заботится о своей машине. Здесь вы найдете совет, как восстановить недешевый датчик массового расхода воздуха, познакомитесь с ассортиментом специальных смазок и возможностями маршрутных компьютеров.

■ Не так уж много моделей выпустили за свою историю отечественные заводы, но было еще множество проектов, не продвинув-



шихся дальше опытных образцов. Как правило, эти машины утрачены и остались неизвестны широкой публике. В их числе несколько автомобилей ЗИС.

Поправка в ЗР № 4 за 2004 г. на с. 214. В ответе на третий вопрос следует читать: «Кама-205» – шина размерности 175/70R13 – не подойдет». Приносим извинения читателям и специалисту ВАЗа Сергею Мохнаткину.

■ **Предупреждаем о возможности переноса или замены анонсированных материалов.**

К ВАМ ЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»



ОЛЕГ ТАКТАРОВ,
актер, каскадер, четырехкратный чемпион Евразии по джиу-джитсу, двукратный чемпион мира по самбо:

«Знаете, как я начинал водить? По острой необходимости. Году, помнится, в 1992-м мне в аэропорту оставили «Волгу», которую списали в автопарке, передали от нее ключи и все – надо ехать. По-другому в Арзамас-17 не доберешься. «Права», чего теперь таить, купленные... Пришлось до всего доходить методом проб и ошибок. Случайно открыл журнал «За рулем» и очень пожалел, что не читал его раньше: все, что постигал через шрамы и ссадины на собственной шкуре, уже давно известно и описано понятными, доходчивыми словами. Да и сейчас, когда научился находить общий язык с любым автомобилем, пролистываю ЗР с удовольствием».

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ (с. 167): 1, 6, 7, 11, 15, 17, 23, 24

I. Правила не запрещают остановку в любом из обозначенных мест (дополнительная табличка указывает конец зоны действия знака 3.27 «Остановка запрещена», а пункт 12.1 разрешает на данном участке остановку на левой стороне дороги). Однако водитель должен принимать во внимание, что пассажиру придется выходить из автомобиля с левой стороны, то есть при остановке в месте Б – на проезжую часть. Между тем пункт 5.1 ПДД обязывает пассажиров производить посадку и высадку со стороны тротуара или обочины.

II. Независимо от намерений водителя грузовика водитель легкового автомобиля должен соблюдать требование пункта 8.1 Правил: начиная движение, он не должен создавать помех другим участникам.

III. Данная комбинация знаков запрещает водителю автопоезда поворот направо только в рабочие дни (приложение 1 к Правилам). Пункт 8.7 ПДД допускает отступать от требований пункта 8.5 при условии обеспечения безопасности дорожного движения и если это не создаст помех другим транспортным средствам. Однако в данном случае направления движения по полосам регламентированы стрелами дорожной разметки (они же запрещают выезд на трамвайные пути), следовательно, единственное разрешенное направление – прямо.

IV. Поскольку светофоры не работают, перекресток считается нерегулируемым. При этом дороги фактически равнозначные (знак 5.3 «Дорога для автомобилей», в отличие от знака 5.1 «Автомагистраль», не делает данную дорогу главной по отношению к примыкающей), следовательно, водители будут руководствоваться правилом «правой руки», изложенным в пункте 13.11 Правил: на перекрестке равнозначных дорог водитель безрельсового транспортного средства обязан уступить дорогу транспортным средствам, приближающимся справа.

V. Грузовой автомобиль, перевозящий в кузове людей, и автобус при организованной перевозке детей (об этом информирует соответствующий опознавательный знак) согласно пункту 10.3 ПДД могут двигаться с максимальной скоростью 60 км/ч, поэтому обгон потребует превышения установленного лимита. Кроме того, пункт 22.8 Правил запрещает перевозку людей на грузовом прицепе.

VI. Знак 3.4 запрещает движение грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой более 5 тонн. При этом «отбойный» знак 3.31 не отменяет его действия (приложение 1 к Правилам).

VII. Порядок проезда мест, в которых встречный разъезд затруднен, регламентирован пунктом 11.7 Правил. Однако в данном случае с учетом незначительных габаритов транспортных средств места для одновременного движения мотоцикла и велосипеда вполне достаточно, следовательно, вопрос приоритета не возникает вообще.

VIII. Хотя Правила разрешают обгонять справа транспортное средство, водитель которого подал сигнал поворота налево и приступил к выполнению маневра, водитель красного автомобиля пересекает сплошную линию разметки, что, разумеется, запрещено (приложение 2 к ПДД). Водителю синего автомобиля обгон запрещает пункт 11.5 Правил, поскольку до железнодорожного переезда осталось менее 100 метров (об этом предупреждает знак 1.1, который в населенных пунктах выставляется на расстоянии 50–100 метров до опасного участка).

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!
Для получения гонорара просим авторов указывать фамилию, полные имя и отчество, дату и место рождения, адрес с почтовым индексом, серию и номер паспорта, кем и когда выдан, номера ИНН и свидетельства государственного пенсионного страхования, контактный телефон.